

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*

Улан-Удэ  
Издательство Бурятского госуниверситета  
2022

УДК 947.088  
ББК 63.3(2)633  
Б 183

Утверждено к печати  
редакционно-издательским советом  
Бурятского госуниверситета.  
Протокол № 9 от 15.11.2022



Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ  
в рамках научного проекта № 21-09-43043, не подлежит продаже

### *Рецензенты*

*Л. М. Медведева*, д-р ист. наук, проф.,  
Институт истории, археологии и этнографии народов  
Дальнего Востока ДВО РАН

*Г. А. Цыкунов*, д-р ист. наук, проф.,  
Байкальский государственный университет

*М. Н. Балдано*, д-р ист. наук, проф.,  
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН

**Байкалов Н. С.**

Б 183

**Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали:** монография. — Улан-Удэ: Издательство Бурятского госуниверситета, 2022. — 332 с. ISBN 978-5-9793-1804-2  
DOI 10.18101/978-5-9793-1800-4-2022-1-332

В монографии рассмотрен исторический опыт строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и социально-экономического освоения прилегающих территорий в 1970–1990-е гг.

Книга адресована широкому кругу читателей, интересующихся историей Сибири, Дальнего Востока, северных регионов страны.

**Baikalov N. S.**

**The last construction project of socialism: historical experience of the late-Soviet modernization of the Baikal-Amur Railway Mainline regions:** monograph. — Ulan-Ude: Buryat State University Publishing Department, 2022. — 332 p. ISBN 978-5-9793-1804-2

The paper considers the historical experience of the construction of the Baikal-Amur Railway Mainline and socio-economic development of the roadside regions during the 1970–1990s.

The book is addressed to the readers, who are interested in the history of Siberia, Far East, northern regions of the country.

**УДК 947.088**  
**ББК 63.3(2)633**

© Н. С. Байкалов, 2022  
© Бурятский госуниверситет  
им. Д. Банзарова, 2022

ISBN 978-5-9793-1804-2

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение</b> .....	4
<b>Глава 1. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в 1970–1990-е гг.</b>	
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
<b>Глава 2. Исторический опыт социально-экономического освоения зоны БАМа (1970–1990-е гг.)</b>	
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
<b>Заключение</b> .....	249
<b>Литература</b> .....	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 разработку 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 строителей<sup>1</sup>. На страницах продолжающихся изданий «БАМ — панорама всенародной

---

<sup>1</sup> 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 БАМа<sup>2</sup>.

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»<sup>3</sup>. 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 поселки<sup>4</sup>.

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

---

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

Удэ, 1981), обсуждался проект комплексной целевой программы развития хозяйства в зоне БАМа. В результате дискуссии были подготовлены рекомендации, включавшие упорядочение районных коэффициентов к зарплате с целью ликвидации ведомственных различий в их размерах; ориентацию на собственное производство продовольствия; увеличение доли капвложений в социальную инфраструктуру; передачу функций заказчика местным Советам; организацию на принципах долевого участия служб единого заказчика для каждого ТПК<sup>5</sup>.

Одним из первых социологических исследований строительства БАМа стал сборник статей «Социальные проблемы строительства БАМ», авторы которого обратились к изучению факторов, влияющих на формирование производственных коллективов и трудовых ресурсов на малообжитых территориях, и пришли к заключению, что потенциальная миграция по окончании договора на западном и центральном участках БАМа может составить 40–70 %. В качестве основных причин отъезда назывались неудовлетворенность строителей условиями труда и быта, отсутствие возможностей повышения образования, занятий спортом и проведения досуга<sup>6</sup>. Зависимость закрепляемости населения в новостройках от удовлетворенности уровнем социально-бытового и культурного обслуживания неоднократно подчеркивалась в работах В. А. Майера, В. В. Воронова, И. П. Смирнова, Л. Л. Лазиной и др.<sup>7</sup>

В комплексном исследовании С. Н. Железко вскрывались недостатки организации общественного призыва, способствовавшие высокой текучести кадров, указывались конкретные пути закрепления

---

<sup>5</sup> Кирилова Н., Мельнер Г. Социально-экономические проблемы хозяйственного освоения зоны БАМа // Социалистический труд. 1982. № 1. С. 101–106.

<sup>6</sup> Социальные проблемы строительства БАМ / ответственный редактор В. И. Бойко. Новосибирск: СО АН СССР, Ин-т истории, филологии и философии, 1977. 162 с.

<sup>7</sup> Майер В. А. Пути совершенствования адаптации рабочих на строительстве Байкало-Амурской магистрали // Социальные проблемы миграции. Москва: ИСИ АН СССР, 1976. С. 179–184; Гордиенко А. А. Перспективная социальная ориентация и приживаемость молодежи в районах нового освоения: на примере строительства БАМа: диссертация ... кандидата философских наук: 09.00.02. Новосибирск, 1981. 180 с.; Воронов В. В., Смирнов И. П. Закрепление молодежи в зоне БАМа // Социологические исследования. 1982. № 2. С. 16–21; Лазина Л. Л. Занятость женщин в зоне БАМа // Социологические исследования. 1984. № 1. С. 74–76.



населения, связанные с преодолением диспропорции в половом составе, снижением доли малоквалифицированного ручного труда, подчеркивалась необходимость учета социально-демографических факторов в планировании и размещении объектов социальной сферы при застройке бамовских поселений<sup>8</sup>.

Е. В. Белкин и Ф. Э. Шереги на материалах социологических исследований ВКШ ЦК ВЛКСМ на БАМе соотнесли количество объектов соцкультбыта в зоне БАМа со стройками в более урбанизированных районах страны (КАТЭК, Атоммаш) и выявили превосходство БАМа по всем показателям. Вместе с тем авторы подчеркивали, что обеспеченность одного жителя зоны БАМа социально-бытовыми услугами в 2–2,5 раза отставала от действовавших нормативов. На основе факторного анализа анкетных данных была выявлена структура потребностей строителей и разработаны рекомендации по дальнейшему социально-экономическому освоению прирассовых районов<sup>9</sup>.

В историко-партийной литературе история БАМа рассматривалась в контексте исторического опыта КПСС, местных партийных и комсомольских организаций по строительству и освоению прилегающих территорий. В качестве эмпирической базы большинства работ были материалы текущего делопроизводства, статданные и периодическая печать. Авторы многих работ являлись крупными партийными и комсомольскими руководителями в районах БАМа, что также оказало влияние на содержащиеся в их работах оценки и выводы.

В 1976 г. был опубликован коллективный труд «БАМ: проблемы и перспективы», где наряду с работами ученых размещались статьи первых секретарей обкомов КПСС прилегающих к трассе республик и областей, комсомольских лидеров, журналистов и писателей<sup>10</sup>. Всестороннее освещение получила деятельность КПСС по разверты-

---

<sup>8</sup> Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. Москва: Статистика, 1980. 184 с.

<sup>9</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Формирование населения в зоне БАМ. Москва: Мысль, 1985. 170 с.

<sup>10</sup> БАМ: проблемы, перспективы... / составитель А. П. Деревянко. Москва: Молодая гвардия, 1976. 176 с.

ванию всесоюзного шефства над сооружением дороги, организационно-партийная и идейно-политическая работа, руководство соцсоревнованием и комсомольско-молодежными коллективами<sup>11</sup>.

Большой вклад в разработку вопросов партийного руководства стройкой внес В. М. Федин, который показал процесс партийного руководства строительством магистрали как триумф руководящей роли партии и сделал вывод, что именно партия выработала научно-обоснованную стратегию освоения природных ресурсов восточных районов страны<sup>12</sup>.

Одной из главных тем в изучении истории БАМа являлась деятельность комсомола в зоне магистрали. Авторы давали высокую оценку комсомольскому шефству, подчеркивали большое значение

---

<sup>11</sup> Еланцева О. П. Деятельность КПСС по коммунистическому воспитанию строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Ленинград, 1982. 218 с.; Филимонова М. И. Деятельность партийных организаций по подготовке рабочих в новых производственных коллективах, 1976-1980 гг.: на материалах БАМа, Ангаро-Енисейского, Канско-Ачинского и Саянского комплексов: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1981. 204 с.; Андреев С. З. Деятельность КПСС по воспитанию советского патриотизма и социалистического интернационализма строителей Байкало-Амурской магистрали: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Ленинград, 1985. 230 с.; Днепровой А. Ю. Партийное руководство деятельностью ВЛКСМ по проведению общественного призыва молодежи, 1971–1980 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Ленинград, 1985. 238 с.; Казарин В. Н. Партийное руководство комсомолом на всесоюзных ударных стройках Восточной Сибири в период между XXIV и XXVI съездами КПСС: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Иркутск, 1986. 245 с.; Чудный В. П. КПСС — организатор братского сотрудничества советских республик на строительстве Байкало-Амурской магистрали: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Киев, 1986. 203 с.; Черкасов Г. А. Партийное руководство коммунистическим воспитанием строителей и железнодорожников Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Новосибирск, 1987. 232 с.; Тимошенко В. П. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по осуществлению шефства над строительством Байкало-Амурской магистрали, 1974–1984: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Новосибирск, 1987. 262 с.; Кочев Е. В. Партийное руководство строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1985 гг.: на материалах Хабаровского края и Амурской области: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1988. 236 с.

<sup>12</sup> Федин В. М. КПСС — организатор строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1983 гг.: диссертация ... доктора исторических наук: 07.00.01. Новосибирск, 1984. 466 с.; Он же. Ведущая сила БАМа. Партийное руководство строительством БАМ. Хабаровск, 1984. 215 с.

ударных комсомольских отрядов в проведении общественного призыва молодежи<sup>13</sup>. Особое внимание уделялось участию в возведении магистрали комсомольцев союзных республик<sup>14</sup>, организации соцсоревнования<sup>15</sup>, вопросам идеологического просвещения и воспитания строителей БАМа, а также роли в этом процессе печатных СМИ<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Васин В. В. Комсомол – опора партии в формировании и сплочении трудовых коллективов на строительстве БАМ: диссертация... кандидата исторических наук: 07.00.01. Иркутск, 1980. 224 с.; Лавриненко В. Г. Ленинский комсомол в борьбе за выполнение решений КПСС о строительстве Байкало-Амурской магистрали, 1974–1980 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1983. 197 с.; Ильин С. В. Деятельность Ленинского комсомола по развитию трудовой и общественно-политической активности молодежи на строительстве Байкало-Амурской магистрали в 1974–1984 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Иркутск, 1989. 250 с.

<sup>14</sup> Данильченко А. П. Сооружение Байкало-Амурской магистрали — патриотический подвиг советского народа: на прим. участия трудящихся УССР: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Киев, 1983. 230 с.; Бузало В. И. Ударные комсомольские стройки — школа братского единения и дружбы советских народов (на материалах Украинской ССР. 1971–1975 гг.): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Киев, 1984. 215 с.; Погосян Э. В. Ленинский комсомол — активный помощник партии по мобилизации молодежи на сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: по материалам республик Закавказья: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Ереван, 1986. 187 с.

<sup>15</sup> Загорский Б. М. Социалистическое соревнование на Байкало-Амурской магистрали. Москва: Транспорт, 1980. 112 с.; Старин Б. С. Социалистическое соревнование строителей БАМа, 1974–1984 гг. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1987. 210 с.; Сушевич В. А. Трудовая и общественно-политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 1974–1984 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Владивосток, 1986. 267 с.

<sup>16</sup> Якимов О. Д. Пути повышения эффективности интернационального воспитания трудящихся средствами печати в период развитого социализма: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1980. 182 с.; Володин С. Ф. Роль партийно-комсомольской печати в борьбе за выполнение плана строительства БАМа: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1987. 215 с.; Жарикова Т. А. Роль советской периодической печати в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1984 гг.: диссертация... кандидата исторических наук: 07.00.02. Владивосток, 1987. 217 с.; Тихомиров В. А. Печать как средство совершенствования советского образа жизни: на примере областных и краевых партийных газет зоны БАМа, 80-е годы: диссертация... кандидата исторических наук: 07.00.01. Москва, 1988. 191 с.; Волковский Н. Л. Печать и строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.10. Ленинград, 1989. 260 с.

С 1980-х гг. началось систематическое изучение истории БАМа силами региональных отделений АН СССР. При Бурятском центре СО АН СССР была создана группа ученых под руководством Г. Л. Санжиева, занимавшаяся исследованиями Бурятского участка стройки. Коллективом авторов в составе М. Н. Балдано, В. В. Беликова, К. Б.-М. Митупова, Т. Е. Санжиевой, М. М. Халбаевой была подготовлена серия сборников статей, в которых рассмотрены основные этапы строительства дороги и особенности социально-экономического развития прилегающих к трассе районов<sup>17</sup>.

Группой ученых ДВО АН СССР во главе с А. П. Деревянко были выделены такие особенности формирования населенных пунктов БАМа, как линейная растянутость, непродолжительность существования временных поселков, ведомственный характер строительства. Впервые была предпринята попытка проследить истоки психологии «временного присутствия» среди строителей<sup>18</sup>.

В монографии А. П. Деревянко, подготовленной преимущественно на материалах восточного участка БАМа, обоснована объективная необходимость строительства БАМа, рассмотрены вопросы формирования материально-технической базы стройки, комплектования кадров строителей, их трудовой и политической активности, материального благосостояния, культурного строительства в районах БАМа. Особое внимание уделялось влиянию магистрали на социально-экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока, перспективам хозяйственного освоения и урбанизации региона<sup>19</sup>.

20–22 июня 1984 г. в Новосибирске прошла Всесоюзная научная конференция «История строительства Байкало-Амурской магистрали», в которой приняли участие более 60 ученых из разных городов страны. Были рассмотрены процессы создания сети соцкультбыта на отдельных участках, подчеркнута роль местных Советов в

---

<sup>17</sup> Социальные проблемы труда, духовного роста, быта и досуга строителей Бурятского участка БАМ: тезисы докладов научно-практической конференции / ответственный редактор Д. Д. Лубсанов. Северобайкальск, 1979. 36 с.; БАМ — стройка дружбы / составитель Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1984. 208 с.; Комсомол Бурятии: история и современность / ответственный редактор Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1986. 112 с.; БАМ продолжается / составитель Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1987. 222 с.

<sup>18</sup> Социально-экономические проблемы строительства БАМа. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1980. 154 с.

<sup>19</sup> Деревянко А. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1982 гг.). Исторический опыт. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1983. 252 с.

формировании инфраструктуры, выявлены недостатки в территориальном планировании поселков, такие как нарушения комплексности и очередности застройки, межведомственность, диспропорциональность непроизводственного строительства<sup>20</sup>.

В том же году вышел ряд научных трудов обобщающего характера, посвященных БАМу. В сборнике «БАМ: первое десятилетие», выпущенном СО АН СССР, рассмотрены итоги сооружения железной дороги и перспективы хозяйственного освоения прилегающих территорий. В первом разделе учеными и руководителями стройки дана оценка проведенной работы по строительству магистрали, организации шефства, развитию территориально-производственных комплексов, формированию трудовых ресурсов в районах нового освоения. Во втором разделе представлены предложения в программу социально-экономического развития зоны БАМа с упором на развитии минерально-сырьевых направлений, проанализированы особенности эксплуатации магистрали и формирования железнодорожного хозяйства, описаны проблемы и перспективы южноякутского угольного и усть-илимского лесопромышленного комплексов<sup>21</sup>.

В работе «БАМ: строительство и хозяйственное освоение» основное внимание уделено описанию текущего состояния региона в контексте предстоящего хозяйственного освоения новых территорий. Анализируя градостроительную политику, авторы подчеркивали, что «неопределенность исходной информации о развитии производства на долгосрочную перспективу» затрудняет разработку структуры расселения, прогнозирование масштабов и функциональной роли городов и поселков в районах освоения. Поэтому проектируемая сеть центров расселения должна быть стабильной при различных стратегиях освоения районов БАМа. В работе представлены рекомендации по застройке населенных пунктов в соответствии с природно-географическим зонированием и оценкой уровня комфортности условий проживания<sup>22</sup>.

---

<sup>20</sup> К истории строительства Байкало-Амурской магистрали: тез. докл. Всесоюзной научной конференции «История строительства Байкало-Амурской магистрали» / ответственный редактор И. И. Комогорцев. Новосибирск, 1984. 188 с.

<sup>21</sup> БАМ: первое десятилетие / ответственные редакторы А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1984. 208 с.

<sup>22</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение / под редакцией А. Г. Аганбегяна, А. А. Кина, В. П. Можина. Москва: Экономика, 1984. С. 114–121.

Деидеологизация исторической науки и переосмысление всего исторического наследия советской эпохи во второй половине 1980-х гг. привели к росту критических работ по истории БАМа. Впервые ученые открыто заговорили о просчетах и ошибках в возведении магистрали, диспропорциях в сооружении промышленных и гражданских объектов, отставании в развитии социальной инфраструктуры притрассовых населенных пунктов, формализме отдельных руководящих работников, погоне за количественными показателями в ущерб качественным, припискам, отсутствию экономической заинтересованности рабочих<sup>23</sup>. Появились статьи о переходе к новым условиям хозяйствования, о коренной перестройке управления экономикой<sup>24</sup>. В обществе развернулась дискуссия о необходимости строительства дороги как таковой и экономической целесообразности освоения прилегающих территорий. Вместе с признанием неоправданности затрат и экономической нерентабельности строительства получила распространение оценка БАМа как преимущественно геополитического проекта<sup>25</sup>.

В монографии Ю. В. Аргудяевой на базе статистики и социологов центрального участка трассы проанализированы динамика сооружения и благоустройства жилищного фонда, становление служб

---

<sup>23</sup> Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.). Москва: Наука, 1988. 144 с.; Карпенко Э. Н. Формирование кадров рабочих-строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. 1974–1984 годы: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Москва, 1987. 182 с.; Фролов А. Н. Формирование трудовых коллективов на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1989 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Новосибирск, 1991. 232 с.

<sup>24</sup> Хатунцев В. Бум и БАМ: Почему молодая магистраль не работает в полную силу // Правда. 1987. 11 июня. С. 3; Друзенко А., Резник Б. На БАМе: 1. Собственность МПС // Известия. 1987. 19 августа. С. 4; Они же. На БАМе: 2. Продолжение с уравнениями // Известия. 1987. 20 августа. С. 3; Они же. На БАМе: 3. Уроки прогнозов и прогнозы уроков // Известия. 1987. 21 августа. С. 5; Вишневский Б. Игры «в начальника»: БАМ перед выбором // Комсомольская правда. 1987. 22 октября. С. 5; Гринько В. «Бум и БАМ»: После критики // Правда. 1987. 27 октября. С. 4.

<sup>25</sup> Грушевский В. Без фанфар: БАМ: памятник застою или дорога в будущее? // Правда. 1988. 28 декабря. С. 4; Переведенцев В. Куда ведет дорога? // Советская культура. 1988. 11 октября. С. 3; Капелюшный Л. Разлом: О драме строительства уникального тоннеля в Северомуйске и будущем Сибири // Бурятия. 1992. 17 июня. С. 2.

быта, торговли и медобслуживания в поселках БАМа, представлена структура досуга и социальных ожиданий молодых строителей<sup>26</sup>.

В диссертации И. Г. Кузиной рассмотрены условия организации и оплаты труда, жилищного и социально-бытового строительства, организации торговли, быта, здравоохранения, образования и культуры в городах и поселках восточного участка БАМа в 1974–1984 гг.<sup>27</sup>.

О. Г. Гордеева разработала периодизацию деятельности культурно-просветительных учреждений региона в первое десятилетие сооружения магистрали, выделив три этапа: организационный (1970–1975), установление культурных традиций (1976–1980), интеграционный (1981–1985); выявила особенности развития культуры в районе нового освоения; наметила пути совершенствования деятельности культурпросвета по организации досуга населения<sup>28</sup>.

С образованием нового государства начала формироваться современная российская историография. История БАМа стала рассматриваться в рамках концепции административно-командной системы как неудачная попытка продлить существование последней. Призыв на «стройку века» молодой, наиболее активной части населения страны представлялся как механизм снижения социальной напряженности и сохранения терявшей доверие советской идеологии.

Благодаря ретроспективному анализу опыта сооружения магистрали была предложена методология реформирования хозяйственной политики и разработана программа долгосрочного развития региона<sup>29</sup>. Стремление МПС к уменьшению расходов привело к упразднению БАМЖД как самостоятельной дороги и передаче ее активов в состав ВСЖД и ДВЖД в конце 1996 г., в результате чего разработанные ранее программы развития БАМа потребовали корректировки. Единственный

---

<sup>26</sup> Аргудяева Ю. В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. Москва: Мысль, 1988. 174 с.

<sup>27</sup> Кузина И. Г. Материальное благосостояние и культурный уровень строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в 1974–1984 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Владивосток, 1989. 235 с.

<sup>28</sup> Гордеева О. Г. Совершенствование деятельности культурно-просветительных учреждений по организации досуга населения в регионе Байкало-Амурской магистрали: диссертация ... кандидата педагогических наук: 13.00.05. Ленинград, 1990. 261 с.

<sup>29</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе / под редакцией А. Г. Гранберга, В. В. Кулешова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. 212 с.

способ привлечения инвесторов в районы нового хозяйственного освоения виделся в объявлении их особыми экономическими зонами<sup>30</sup>.

Для исторических исследований постсоветского периода характерны такие тенденции, как регионализация, распространение микроисторического подхода, междисциплинарность, превалирование критических оценок проекта. Г. П. Власов, рассматривая строительство иркутского участка БАМа, отметил негативное воздействие неразвитой социальной сферы поселений на демографическую ситуацию в регионе и на народнохозяйственную эффективность формирующегося экономического пояса в целом<sup>31</sup>. В более поздних работах Г. П. Власов отмечал, что оценка БАМа как «одной из ошибок периода социализма» не имеет аргументированных оснований. Роль БАМа в фокусе геополитических, геоэкономических и географических факторов, по мнению автора, сопоставима с ролью крупнейших транспортно-коммуникационных структур Северной Америки, Европы и Азии<sup>32</sup>.

Историки стали уделять больше внимания вопросам влияния стройки на местные сообщества, в том числе на коренные народы Севера<sup>33</sup>. Своеобразным итогом в изучении бурятского участка БАМа

---

<sup>30</sup> Савватеев А. В. Оценка и сравнение стратегий развития новых хозяйственных комплексов: на примере "региона БАМ": диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05. Новосибирск, 1998. 200 с.; Антонов О. П. Экономическое обоснование целесообразности освоения каменноугольных месторождений зоны Байкало-Амурской магистрали: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05. Москва, 2004. 145 с.; Аршба Л. Н. Экономическая оценка эффективности стратегий развития Байкало-Амурской магистрали: диссертация ... кандидата экономических наук: 08.00.05. Новосибирск, 2005. 168 с.

<sup>31</sup> Власов Г. П. БАМ: опыт, уроки (1970–1990 гг.). Исторический аспект. Иркутск: Изд-во ИГУ, 1998. 142 с.; Власов Г. П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2015. 162 с.

<sup>32</sup> Власов Г. П. Регион БАМа в XXI веке: реальность и перспективы. Братск: Изд-во БрГУ, 2008. 124 с.; Власов Г. П. Регион БАМа в евразийском экономическом пространстве. Москва: РУСАЙНС, 2017. 236 с.

<sup>33</sup> Винокуров И. И. Эвенки зоны Байкала-Амурской магистрали: Ист.-демограф. аспект, 1976–1990 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Якутск, 1994. 164 с.; Поворознюк О. А. Забайкальские эвенки: социально-экономические и культурные трансформации в XX–XXI вв. Москва: ИЭА РАН, 2011. 350 с.; Север и северяне. Современное положение коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России / ответственные редакторы Н. И. Новикова, Д. А. Функ. Москва: ИЭА РАН, 2012. 204 с.



стал выход сборника научных статей «БАМ на территории Бурятии...», приуроченный к 25-летию начала строительства<sup>34</sup>. Учеными проанализированы мотивационная структура прибывающего на стройку населения, особенности формирования производственных коллективов, национальный состав строителей и пр.

Влияние строительства БАМа на индустриальное развитие Бурятии, в том числе на формирование рабочего класса в республике, рассматривалось в обобщающих трудах М. Н. Балдано, Т. Е. Санжиевой, М. М. Халбаевой<sup>35</sup>. Исследователи показали, что рост миграций на БАМ не оказал существенного влияния на состояние трудовых ресурсов в промышленности республики, но строительство повлияло на увеличение капиталовложений в индустриальные отрасли Бурятии в целом.

Начиная с 2000-х гг. разработка истории БАМа была дополнена исследованиями формирования городов и городского населения Иркутской области<sup>36</sup>, Бурятии<sup>37</sup>, Забайкалья, Якутии и Дальнего

---

<sup>34</sup> БАМ на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона / ответственный редактор И. В. Гордиенко. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. 217 с.

<sup>35</sup> Балдано М. Н. Индустриальное развитие Бурятии (1923–1991 гг.): достижения, издержки, уроки. Улан-Удэ: Изд.-полигр. комплекс ВСГАКИ, 2001. 431 с.; Балдано М. Н. Промышленное развитие Республики Бурятия в 1960–1985 гг.: итоги и проблемы. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2000. 159 с.; Халбаева М. М. Промышленное развитие Бурятии: опыт и проблемы 70-х годов. Улан-Удэ, 1993. 148 с.; Халбаева М. М. Бурятия в 1960–1990 гг.: тенденции и противоречия социально-экономического развития. Улан-Удэ: Изд-во БГУ, 1999. 208 с.

<sup>36</sup> Чернова Ю. В. Новые города Иркутской области, 1950–1980 гг.: историческое исследование: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Иркутск, 2001. 255 с.; Цыкунов Г. А. Братско-Усть-Илимский комплекс как образец советской плановой экономики // Историко-экономические исследования. 2013. Т. 14. № 1–2. С. 96–106; Цыкунов Г. А. Моногорода Иркутской области: современное состояние // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27. № 2. С. 140–145; Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Альманах-исследование / ответственный редактор М. Я. Рожанский. Иркутск: Иркутская областная типография № 1, 2002. 248 с.; Байкальская Сибирь. Предисловие 21-го века: альманах-исследование / под редакцией М. Я. Рожанского. Иркутск, 2007. 304 с.

<sup>37</sup> Афанасьева И. П. Особенности социально-демографических процессов в городском населении Бурятии в 60–80-е гг. XX в. (исторический аспект): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Улан-Удэ, 2004. 163 с.; Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа. Улан-Удэ: Изд-во БГУ, 2007. 198 с.; Тихонов А. Л. Исторический опыт реализации

Востока<sup>38</sup>. Новым направлением в изучении истории БАМа стала устная история и историческая антропология. В 2010-е гг. вышла серия работ, посвященных проблемам формирования коллективной памяти о БАМе, поиску идентичности местных сообществ, повседневной истории строителей<sup>39</sup>.

В июле 2014 г. на международной конференции «Байкало-Амурская магистраль: геоэкономика железнодорожного транспорта и роль в развитии Сибири и Дальнего Востока» отмечалось, что одной из задач правительства является расширение рамок модернизации БАМа и Транссиба, его синхронизация с социальными проектами пе-

---

государственной жилищной политики в городах Бурятии в конце 1950–1991 гг.: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Улан-Удэ, 2016. 184 с.

<sup>38</sup> Власов С. А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке (1946–1991 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2008. 204 с.; Власов С. А. Становление и развитие городов на Дальнем Востоке России во второй половине XX в. // Ойкумена. 2013. № 2. С. 103–111; Бреславский А. С. Динамика урбанизационных процессов в Забайкальском крае (1989–2019) // Гуманитарный вектор. 2020. Т 15, № 6. С. 44–53; Бреславский А. С. Урбанизация российского Дальнего Востока: Амурская область в 1989–2019 гг. // Oriental Studies. 2021. Т. 14. № 1. С. 87–102.

<sup>39</sup> Воронина Т. Ю. Рабочая миграция на БАМ (1974–1984): социальная политика и рассказы о жизни в интервью с бывшими строителями // National Identity in Eurasia II: Migrancy and Diaspora (University of Oxford, Oxford, UK) 10–12 July 2009. URL: [https://www.academia.edu/5480266/Рабочая\\_миграция\\_на\\_БАМ\\_1974\\_1985\\_социальная\\_политика\\_и\\_рассказы\\_о\\_жизни\\_в\\_интервью\\_с\\_бывшими\\_строителями\\_\(дата\\_обращения:\\_30.12.2020\)](https://www.academia.edu/5480266/Рабочая_миграция_на_БАМ_1974_1985_социальная_политика_и_рассказы_о_жизни_в_интервью_с_бывшими_строителями_(дата_обращения:_30.12.2020)); Воронина Т. Ю. Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // Неприкосновенный запас. 2009. № 2. С. 76–95; Воронина Т. Ю. За что мы любим БАМ? Размышления о бамовской идентичности. (Speaking subjects: theory and practice of oral history in the Eastern bloc (UCL, School of Slavonic and East European Studies, London, UK) 25 January 2011. URL: [https://www.academia.edu/2560602/За\\_что\\_мы\\_любим\\_БАМ\\_Размышления\\_о\\_бамовской\\_идентичности\\_\(дата\\_обращения:\\_30.12.2020\)](https://www.academia.edu/2560602/За_что_мы_любим_БАМ_Размышления_о_бамовской_идентичности_(дата_обращения:_30.12.2020))); Воронина Т. Ю. Еще раз о квартирном вопросе в СССР: жилищное строительство в районе Байкало-Амурской магистрали // Социальная история. Ежегодник. 2012. Спб.: Алетейя, 2013. С. 299–313; Богданова Е. А. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа — самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна: сборник статей / составитель Н. Ссорин-Чайков. Москва: Новое литературное обозрение, 2013. С. 199–218; БАМ Александра Бондаря: 10 лет, 595 километров: беседа с Героем Социалистического Труда, игравшим на сцене шукшинских героев и никогда не игравшим в поддавки // Родина. 2016. № 10. С. 62–73; Поворознюк О. А. Постсоветская инфраструктура: политика идентичности и эмоций на БАМе // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 31–45.

расселения людей из ветхого жилья, развития инфраструктуры, создания новых рабочих мест в регионах присутствия, а также с экономическими программами развития северных территорий РФ и выхода к новым месторождениям природных ресурсов. В связи с нарастающим вниманием государства к проблемам БАМа в последние годы стали появляться работы, освещающие различные аспекты модернизации магистрали и прилегающих к ней территорий<sup>40</sup>.

История БАМа широко представлена в зарубежной историографии «развитого социализма». Интерес исследователей к данному проекту был обусловлен желанием оценить эффективность позднесоветской системы и определить перспективы ее развития.

Наиболее выраженной тематической доминантой в зарубежных работах о БАМе являются причины возобновления строительства магистрали в середине 1970-х гг. Авторами высказывались версии о необходимости экспорта западносибирской нефти и транзитной функции БАМа<sup>41</sup>, потребности СССР в рокадной дороге на случай военного конфликта с КНР<sup>42</sup>, попытке с помощью БАМа оживить

---

<sup>40</sup> Митрофанова И. В., Жуков А. Н. Инфраструктурные мегапроекты Транссиб и БАМ: второе рождение // Вестник Южного научного центра. 2014. № 1, Т. 10. С. 79–89; Неволina А. Д., Самуйлов В. М. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМ // Инновационный транспорт. 2015. № 2. С. 27–30; Дондоков З. Б.-Д., Борисов Г. О. Хозяйственное освоение зоны БАМа: проблемы и перспективы комплексного развития севера Байкальского региона // Региональная экономика: теория и практика. 2015. № 48 (423). С. 15–25; Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. 2016. № 1 (499). С. 5–25; Кин А. А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. № 1 (16). С. 57–66; Рубан В. А., Метелева М. А. Проблемы социально-экономического развития регионов территориально-отраслевой системы проекта модернизации Байкало-Амурской магистрали // *Transport Business in Russia*. 2017. № 3. С. 12–14; Медведева Л. М. Железнодорожный транспорт российского Дальнего Востока на этапе актуализации развития регионального экономического потенциала // Клио. 2020. № 5 (161). С. 105–110; Куклина В. В., Красноштанова Н. Е. Цепная реакция инфраструктурного развития и ее локальные социальные последствия: случай западного участка БАМа // Россия и АТР. 2021. № 1 (111). С. 125–145.

<sup>41</sup> Wein N. Die aktuellen Strategien der Sibirienerschließung // *Die Erde*. Berlin. 1988. № 3. S. 147–162; Karger A. BAM-Baikal-Amur-Eisenbahnmagistrale. “Jahrhundertwerk” im sowjetischen Osten // *Geographische Rundschau*. Braunschweig. 1980. № 2. S. 10–18.

<sup>42</sup> Whiting A. *Siberian Development and Fast Asia. Threat or Promise?* Stanford: Stanford University Press, 1981. P. 104.

веру советских граждан в коммунистические идеалы в условиях идеологической усталости и застоя в стране<sup>43</sup>, снижении социальной напряженности в центральных районах СССР за счет перенаправления огромных масс молодежи на социалистические стройки Сибири<sup>44</sup>, желании государства посредством БАМа отвлечь общественное внимание от советского внешнеполитического дефолта после Пражской весны и заглушить голоса диссидентов, личной заинтересованности Л. И. Брежнева в масштабном символическом проекте, равнозначном достижениям предшественников генсека, прежде всего Н. С. Хрущева с «целиной» и началом космической эры<sup>45</sup>.

В работах ряда авторов рассматривается так называемая концепция «сибирского лобби», выступающего за ускоренное развитие восточных районов РСФСР и предоставление народам Сибири права распоряжаться природными богатствами региона<sup>46</sup>. Й. Грюцмахер рассматривает БАМ в рамках дискуссии между двумя «партиями» в советском правительстве: неокOLONIALНОЙ европоцентричной («Западом») и сибирской областнической («Востоком»). Первая была ориентирована на добычу минеральных ресурсов и экспорт сырья, вторая – на комплексное развитие сибирского региона. Названная дискуссия нашла отражение в дебатах между сторонниками отраслевого и регионального управления проектом и завершилась победой «западной партии»<sup>47</sup>.

Большинство зарубежных авторов считают, что экономическую программу БАМа нельзя признать успешной. Известный канадский исследователь Севера Р. Норт определяет БАМ как необычное для транспортного освоения российских пространств явление в том

---

<sup>43</sup> Knabe B. Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes // Osteuropa. 1984. № 34. S. 426–439.

<sup>44</sup> Grützmaker J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München: R. Oldenbourg Verlag, 2012. S. 227–229.

<sup>45</sup> Ward Chr. J. “Path to the Future” or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984. PhD Dissertation. Chapel Hill: University of North Carolina, 2002. P. 13.

<sup>46</sup> Dellenbrandt J. Ä. Sibirien als Gegenstand der sowjetischen Regionalpolitik // Leptin, G. Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem. Berlin: Berlin-Verlag Spitz, 1986. S. 75–88.

<sup>47</sup> Grützmaker J. Op. cit. S. 200–201.

смысле, что железная дорога была построена прежде, чем в ней возникла потребность<sup>48</sup>.

К. Уард считает, что проект не достиг ни одной из поставленных задач. Он не смог стимулировать экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока, не укрепил веру советских граждан в коммунистические идеалы и, в конечном счете, не помог выйти системе государственного социализма из состояния стагнации и кризиса. В заключении автор отмечает, что БАМ показал чрезвычайную нечувствительность советского бюрократического аппарата к растущему числу скрытых социальных и культурных проблем, что позволяет понять, почему события брежневской эры «представляют прелюдию заключительного акта в драме советского государственного социализма»<sup>49</sup>.

В последние десятилетия наметился вектор на микроисторические и междисциплинарные подходы к изучению истории БАМа, включая проблемы формирования коллективной памяти о БАМе, региональной и культурной идентичности бамовцев, повседневной жизни строителей<sup>50</sup>. В рамках проекта «Конфигурации «отдаленности»: взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали (CoRe)» при поддержке Австрийского научного фонда (FWF) международная группа исследователей под руководством П. Швайцера опубликовала ряд научных статей, посвященных современному БАМу<sup>51</sup>. Как отмечают сами ав-

---

<sup>48</sup> North R. N. The Far Eastern Transport System // Rodgers A. The Soviet Far East. Geographical Perspectives on Development. London; New York: Routledge, 1990. S. 184–224.

<sup>49</sup> Ward Chr. J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009. P. 166–171.

<sup>50</sup> Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline Memories and Emotions of a Socialist Construction Project // Sibirica. 2019. Vol. 18. No. 1. P. 22–52; Röhr A. Die Bajkal-Amur Magistrale. Geschichte eines sibirischen Raumerschließungsprojektes. Berlin: Logos Verlag, 2012; Пер А. Поселок Ния (Грузинская) в годы Грузстройбама (1975–1982): коммеморация и воспоминания бывших работников и нынешних жителей [перевод с английского А. В. Мочневой] // Сибирь: контексты настоящего. Сборник материалов международных конференций молодых исследователей Сибири / составитель М. Я. Рожанский, Иркутск: Центр независимых социальных исследований, 2016. С. 225–240.

<sup>51</sup> Povoroznyuk O. Social Dynamics and Sustainability of BAM Communities: Migration, Competition for Resources, and Intergroup Relations // New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions/ ed. by M. Laruelle. New York: Routledge, 2017. P. 133–157; Kuklina V., Povoroznyuk O., Saxinger G. Power of Rhythms — Trains and Work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia // Polar Geography. 2019.

торы, они стремились описать местную социальную жизнь вне макроэкономического или геополитического значения магистрали, концентрируясь на личном опыте жителей региона и отказавшись как от чрезмерного восхваления достижений стройки, так и от критики строительства и развития БАМа<sup>52</sup>.

Анализ научной литературы позволяет сделать вывод, что история строительства БАМа в 1970–1990-е гг. и хозяйственного освоения прилегающих территорий не получила в современной историографии всесторонней разработки. Цель данной работы состоит в комплексном изучении исторического опыта строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и социально-экономического освоения прилегающих территорий в период с 1970-х по 1990-е гг. Нижняя граница обусловлена серией решений и мероприятий, положивших начало строительству БАМа. Верхняя граница объясняется тем, что после 1991 г. БАМ вступил в новую историческую фазу своего существования, связанную с формированием современной российской государственности и переходом к рыночной экономике.

**Источниковая база** изучения истории БАМа включает обширный корпус документальных и повествовательных письменных материалов, устноисторических свидетельств, изобразительных и вещественных источников.

Наиболее крупный сегмент формируют неопубликованные документальные источники 3 центральных, 8 региональных (областных, республиканских, краевых) и 14 муниципальных архивных хранилищ. Прежде всего, для работы были важны архивные документы центральных министерств и ведомств, курировавших строительство магистрали и проекты по социально-экономическому развитию прилегающих районов. В Российском государственном архиве экономики (РГАЭ) находятся на хранении фонды Р-9538 Министерства транспортного строительства СССР (Минтрансстрой СССР), Р-1884

---

No. 42(1). P. 18–33; Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond Wilderness: towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North. *The Polar Journal*. 2017. No. 7(1). P. 58–85; Schweitzer P. and Povoroznyuk O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad // *Social Anthropology*. 2019. No. 27(2). P. 236–252.

<sup>52</sup> Поворовнюк О. А., Крылов И. В. Жизнь БАМа. Вена: Институт культурной и социальной антропологии Венского университета, 2020. 76 с.

Министерства путей сообщения СССР (МПС СССР), Р-1562 Центрального статистического управления при Совете министров СССР, Р-2324 Государственного банка СССР (ЦСУ), Р-4372 Государственного планового комитета СССР (Госплана) и др. Наиболее ценные сведения по истории проектирования и строительства населенных пунктов БАМа, социального обеспечения, здравоохранения, бытового и культурного обслуживания населения содержатся в фонде Минтрансстроя СССР. Это протоколы заседаний министерства, коллегий, справки, письма; ежегодные отчеты по основной деятельности, кадрам, охране труда, научно-технической работе ГлавБАМстроя, Главтоннельметростроя, Главмостостроя; ежегодные отчеты управлений рабочего снабжения и пр.

В Государственном архиве Амурской области (ГААО) находится фонд Р-2080 Главного управления по строительству БАМа (ГлавБАМстроя), в составе которого насчитывается 1466 единиц хранения, содержащих сведения о строительстве временных и постоянных поселков, численности населения в них, объемах жилищно-гражданского строительства шефствующих организаций и других субподрядчиков.

В Государственном архиве Хабаровского края (ГАХК) размещается фонд Р-2021 Дирекции строительства БАМ (с 1980 г. — Управления Байкало-Амурской железной дороги), включающий 1178 дел, среди которых выявлены протоколы заседаний комиссии Совета министров РСФСР по вопросам строительства БАМа, документы врачебно-санитарной службы и медицинского совета Дирекции строительства БАМ, совета по народному образованию Дирекции строительства БАМ, совещаний при начальнике дороги, профсоюзных конференций железнодорожников.

Интерес для исследования представляют материалы проектных институтов Минтрансстроя СССР, занятых в проектировании населенных пунктов зоны строительства магистрали. Документы проектно-изыскательского института «Томгипротранс» входят в состав объединенного фонда Р-1850 «Учреждения по проведению проектно-изыскательских работ в области транспортного строительства Государственного архива Томской области (ГАТО). Материалы Сибирского государственного проектно-изыскательского института «Сибгипротранс» находятся на постоянном хранении в фонде Р-285

РГАЭ. Наряду с текстовыми источниками, проектная документация включает картографические материалы, чертежи, схемы, планы, позволяющие реконструировать пространственные аспекты формирования населенных пунктов БАМа, описать тип расселения и проследить эволюцию застройки.

Важную информацию содержат архивные фонды строительных трестов и управлений, позволяющие проанализировать состав, источники и формы комплектования трудовых коллективов, условия организации и охраны труда, текучесть кадров, показатели обеспеченности строителей жильем и соцкультбытом. Фонд Р-148 УС «Ангарстрой» хранится в муниципальном архиве г. Братска Иркутской области и насчитывает более 1 700 дел за период с 1945 по 2008 г. Фонды трестов «ЛенаБАМстрой» (Р-52), «ЗапБАМстроймеханизация» (Р-44) и «Мостострой-9» (Р-47) находятся в архивном отделе г. Усть-Кут Иркутской области. Фонд Р-15 треста «Нижнеангарсктрансстрой» располагается в архивном отделе Администрации г. Северобайкальска. Фонд Р-1880 УС «БАМтоннельстрой» в количестве 1 331 единицы передан на хранение в Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Часть документов по основной деятельности УС «БАМстройпуть» находится в Государственном архиве документов по личному составу Забайкальского края (Р-167).

Из фондов шефских организаций РСФСР сохранились единичные архивы, прежде всего тех предприятий, которые не прекратили свою деятельность с началом рыночных реформ и осуществили передачу документов в областные и местные хранилища как юридически самостоятельные лица либо как структурные подразделения соответствующих главков. Так, делопроизводственные материалы СМУ «БАМстрой» треста «Волгоградтяжстрой» легли в основу фонда Р-946 Волгоградского городского архива. Документы СМП «НовосибирскБАМстрой» сформировали фонд Р-84 архивного отдела Зейского района Амурской области. Фонд Р-217 СМУ «КуйбышевБАМстрой» передан в Самарский областной государственный архив личного состава. Документы в таких фондах распределяются по годам крайне неравномерно и позволяют лишь фрагментарно восстановить хронологию событий.

Большой интерес представляет документация дорожных профсоюзных комитетов (дорпрофсожей), содержащая информацию о



строительстве поселков, обеспеченности населения жильем и объектами соцкультбыта, мероприятиях по укреплению трудовой дисциплины, соцсоревнованиях, культмассовой и спортивной работе профсоюзных клубов, домов культуры, библиотек, социальном страховании, торговле и общепите, охране труда и производственном травматизме, здравоохранении и санаторно-курортном лечении. В архиве г. Братска Иркутской области находится фонд Р-146 дорпрофсожа восточносибирских транспортных строителей и работников железнодорожного транспорта, насчитывающий 444 единицы хранения. В ГАРБ размещается фонд Р-2002 дорпрофсожа забайкальских транспортных строителей в количестве 178 дел. В ГААО хранится фонд Р-1859 дорпрофсожа транспортных строителей БАМа, в состав которого включено 377 дел.

В реконструкции истории БАМа важное место занимают документы областных министерств и ведомств пересеченных трассой административно-территориальных образований. Наиболее ценными среди архивов советских органов власти в рамках данной работы являются фонды районных и местных Советов народных депутатов Братского, Усть-Кутского, Казачинско-Ленского районов Иркутской области; г. Северобайкальска, Северо-Байкальского и Муйского районов Республики Бурятия; Каларского района Забайкальского края; г. Нерюнгри и Нерюнгринского района Якутии; г. Тынды, Тындинского, Зейского и Селемджинского районов Амурской области; Верхнебуреинского и Солнечного районов Хабаровского края.

В протоколах сессий и заседаний исполкомов Советов содержатся важные сведения по социально-экономическому развитию районов строительства БАМа, социально-демографическому составу населения, формированию новых населенных пунктов в зоне сооружения магистрали, развитию предприятий торговли и общепита, бытового обслуживания, медицинских учреждений, учебных заведений, культурно-досуговых организаций. Помимо ежегодных докладов они содержат протоколы сессий с подробными стенограммами прений и дискуссий, планы и сметы строительства, бюджетные документы, оперативные сводки, отчеты подведомственных учреждений образования, здравоохранения, культуры, статистики, архитектуры и др.

В комплексе партийных архивов основное внимание было уделено областным и районным комитетам КПСС пересеченных железнодорожной магистралью территорий. Партийная документация содержит сведения о координации и надзоре над строительством производственных и непроизводственных объектов, условиях труда и качественном составе трудовых коллективов, развитии ЖКХ, благоустройства и соцкультбыта населенных пунктов БАМа, правоохранительной деятельности, чрезвычайных ситуациях.

В Государственном архиве новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО) были изучены документы Усть-Кутского горкома КПСС (Ф. П-5612) и Казачинско-Ленского райкома КПСС (Ф. П-257), в ГАРБ — Северо-Байкальского райкома и горкома КПСС (Ф. П-8), Баунтовского (Ф. П-53) и Муйского (Ф. П-3977) райкомов КПСС. Партийный архив Каларского района Забайкальского края (Ф. П-179), хранящийся в ГАЗК, недоступен для исследователей по причине секретности.

К комплексу партийных документов примыкает большая группа фондов первичных партийных организаций. В них содержится информация о социально-демографическом составе партийных ячеек отдельных предприятий и учреждений, о сборах партийных взносов, краткие отчеты по основной деятельности предприятий, характеристики коммунистов. Данные «первичек» позволяют частично реконструировать деятельность шефских строительных предприятий по возведению населенных пунктов БАМа.

БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, поэтому большое значение в изучении истории магистрали имеют фонды комсомольских организаций. В Российском государственном архиве социально-политической истории (РГАСПИ) хранится фонд 27м Центрального штаба ЦК ВЛКСМ на БАМе, в котором содержатся ежегодные отчеты участковых штабов стройки, письма комсомольцев с просьбой отправить на БАМ, жалобы строителей и документы по работе с данными обращениями. В ГАНИИО хранятся фонды горкомов и райкомов ВЛКСМ Усть-Кутского (Ф. 5582) и Казачинско-Ленского (Ф. 2421) районов. В фонде П-36 Бурятского обкома ВЛКСМ в ГАРБ находятся документы о шефстве над строительством бурятского участка магистрали, работе строительного отряда «Комсомолец Бурятии» по сооружению пос. Таксимо, отчеты студенческих стройотрядов на БАМе, о деятельности

агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда». В фонде П-19 Северо-Байкальского райкома ВЛКСМ в ГАРБ содержатся сведения о составе комсомольской организации района, о количестве комсомольцев среди работников бамовских предприятий, проведении соревнований, смотров, конкурсов среди комсомольско-молодежных бригад, деятельности студенческих стройотрядов. Отдельного внимания заслуживает подборка писем комсомольцев на БАМ и ответы комсомольского штаба. Также в ГАРБ находится фонд П-3957 школы комсомольского актива бурятского и читинского участков БАМа.

Наряду с государственными в исследовании были использованы фонды ведомственных архивов, из которых наиболее полные сведения содержатся в Объединенном архиве отдела архивов службы управления делами ВСЖД — филиала ОАО РЖД (ст. Северобайкальск). По документам данного учреждения можно проследить историю Северобайкальского отделения железной дороги, особенности формирования ведомственной сети дошкольных учреждений МПС, железнодорожных клубов и библиотек.

В целом архивные документы по истории БАМа отличаются жанровым и видовым разнообразием, включают приказы, постановления, распоряжения, отчеты, планы, сметы, штатные расписания, инструкции, справки, характеристики, автобиографии, письма, наградные листы, публикации в СМИ. Вместе с тем при работе с данным видом источников следует учитывать специфику советского документоведения и его партийно-идеологическую направленность. Авторитарно-бюрократическая система формировала особый тип материалов, большинство которых односторонне отражали многообразные и противоречивые процессы.

Опубликованные документальные источники по истории БАМа представлены нормативно-правовыми актами и статистическими данными. Среди законодательных источников интересны 4 постановления правительства, посвященных строительству магистрали. Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 08 июля 1974 г. № 561 «О строительстве БАМ» включало перечень мероприятий по обеспечению строительства, перечень объектов производственной базы строительства, сроки работ по строительству и вводу в эксплуатацию участков БАМа, объемы капложений на 1975–1980 гг., условия

оплаты труда и льготы работникам, занятым в сооружении БАМа, задание по подготовке молодых специалистов, ведомости выделяемых автомобилей, машин, механизмов, оборудования, материалов и кафельных изделий.

В постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР от 23 августа 1979 г. № 798 «О мерах по обеспечению строительства БАМ» содержались задание МПС и Минтрансстрою по вводу во временную и в постоянную эксплуатацию участков БАМа, объемы капитальных вложений, устанавливаемые на 1980–1988 гг., задание Минэнерго СССР по строительству и вводу в эксплуатацию линий электропередачи и подстанций для электроснабжения магистрали, перечень мероприятий по материально-техническому обеспечению и транспортному обслуживанию строительства, а также по улучшению жилищных условий, культурно-бытового, медицинского и торгового обслуживания работников, занятых на строительстве и эксплуатации железной дороги.

Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651 «О мерах по дальнейшему строительству БАМ» определяло задания МПС и Минтрансстрою по вводу в постоянную эксплуатацию участков БАМа, объектов производственной базы на 1985–1990 гг., задания шефствующим организациям по обеспечению строительства объектов в городах и поселках, перечень мероприятий по материально-техническому обеспечению строительства. Документ устанавливал лимит капитальных вложений на ближайшие пять лет, сократив программу строительства БАМа.

Постановление Совмина РСФСР от 04 января 1992 г. № 20 «О мерах по завершению строительства БАМа...» возлагало задачу завершения строительства БАМа на государственную корпорацию «Транстрой» в срок до 1995 г., предусматривало ежегодное выделение централизованных капвложений на жилищное строительство в населенных пунктах для переселения трудящихся из временного ветхого жилого фонда, разрешало финансирование объектов с учетом удорожаний и компенсаций в пределах общего сметного лимита по БАМу. В постановлении заинтересованным министерствам и ведомствам совместно с РАН предлагалось завершить разработку научно обоснованной концепции освоения зоны БАМа с учетом привлечения иностранных инвестиций для комплексного развития этого региона в первом полугодии 1992 г.

В комплексе законодательных источников большое значение имеют подзаконные акты, различные разъяснения, инструкции,

письма, касавшиеся БАМа. Они дают возможность проанализировать особенности социально-экономической политики СССР в указанный период, отражают законодательную базу развития жилищно-коммунальной сферы, торговли и общественного питания, бытового обслуживания, здравоохранения, образования и культуры.

Отдельную группу источников представляют статистические данные, издаваемые областными статистическими комитетами. По окончании каждого пятилетнего плана выпускались сборники, посвященные итогам социально-экономического развития. С начала 1980-х гг. статистические управления издавали ежегодные сборники «Население, здравоохранение, социальное обеспечение, физкультура и спорт», на страницах которых также приводились статданные по районам и населенным пунктам БАМа. Периодически осуществлялся выпуск сборников, специально посвященных статистическому описанию строительства БАМа.

Наряду с документальными источниками в изучении БАМа нами привлекались повествовательные источники, широко представленные в коллекциях областных, районных и местных музеев. Были проанализированы коллекции музея им. В. И. Мокровицкого (Братск), Усть-Кутского исторического музея (Усть-Кут), Национального музея РБ (Улан-Удэ), Историко-краеведческого музея Северо-Байкальского района им. Н. К. Киселевой (Нижнеангарск), музея истории БАМа и музея Северо-Байкальского региона ВСЖД (Северобайкальск), краеведческого музея Муйского района (Таксимо), Забайкальского краевого краеведческого музея (Чита), Амурского областного краеведческого музея им. Г. С. Новикова-Даурского (Благовещенск), музея истории БАМа (Тында), музея истории освоения Южной Якутии имени И. И. Пьянкова (Нерюнгри) и др.

В музейных коллекциях были выявлены и проанализированы вещественные предметы, отражавшие трудовую повседневность и досуг строителей; фотодокументы, размещенные на стендах, витринах, в альбомах, самодельных буклетах и стенгазетах; архитектурные планы, схемы и карты населенных пунктов; наградные материалы, автобиографии и характеристики; личные письма и дневники строителей. В выявленном в архивных и музейных фондах эпистолярном корпусе источников мы выделили две группы писем: «письма на БАМ», адресованные руководству стройки и, как правило, касавшиеся

возможности приезда и трудоустройства; и «письма с БАМа», содержащие обращения в вышестоящие министерства и ведомства, партийные и комсомольские организации, редакции советских газет или представлявшие личную переписку с друзьями и родственниками.

Среди кинодокументов были проанализированы «Кинолетопись БАМа» Восточно-Сибирской киностудии (Иркутск), состоящая из 15 выпусков с 1974 по 1990 г., а также современные любительские видеосъемки, подготовленные, в том числе, работниками музеев к юбилейным датам строительства.

Отдельного внимания заслуживают материалы периодической печати, среди которых наиболее информативными являются газеты «Строитель БАМа» (Братск), «Ленские вести» (Усть-Кут), «Киренга» (Магистральный), «Северный Байкал» (Северобайкальск), «Муйская новь» (Таксимо), «Северная правда» (Чара), «Индустрия Севера» (Нерюнгри), «БАМ» (Тында) и др. На страницах периодических изданий публиковались интервью с партийными и хозяйственными руководителями, бригадирами и рядовыми рабочими, хроника событий «БАМ день за днем», «Летопись великой стройки», собственные зарисовки журналистов, работавших на магистрали. Периодика содержит своеобразный биографический материал, фрагменты писем и дневников комсомольцев, литературные произведения, фотографии, т. е. является специфическим комплексным источником, незаменимым в исследованиях подобного рода.

Историко-антропологический вектор исследования обусловил привлечение к работе методов устной истории (oral history), прежде всего, включенного наблюдения и интервьюирования местных жителей в ходе организованных автором экспедиционно-полевых работ в районы западного и центрального участков БАМа (2002–2021 гг.). В основе проведенных интервью лежали экспертный и случайный типы выборки. Была записана серия глубинных биографических интервью с ветеранами стройки и старожилами городов и поселков БАМа, проведены экспертные интервью и фокус-группы с работниками муниципалитетов, архивов, музеев, системы образования и культуры. Всего было записано 60 интервью и проведено 15 фокус-групп. Все аудиозаписи подверглись систематизации, транскрибированию и инвентаризации с последующей технической обработкой, что дало возможность сформировать аудиоархив устных историй.

Устные источники дали возможность ознакомиться с неформальными практиками и неофициальными оценками тех или иных аспектов исторического развития районов БАМа, раскрыть значимые нефиксируемые в письменных источниках события и процессы, выявить ранее неизвестные или замалчиваемые аспекты истории комсомольской стройки. Работа с устноисторическими источниками позволила реконструировать коллективную память о БАМе, рассмотреть индивидуальные биографические траектории и формы актуализации биографического опыта в постсоветский период.

В целом выявленный комплекс источников позволяет проанализировать многогранный и противоречивый процесс строительства БАМа и хозяйственного развития притрассовых районов в широкой хронологической ретроспективе. Критический анализ эмпирических данных дает возможность раскрыть основные тенденции и региональные особенности урбанизации региона, описать и проанализировать количественные и качественные характеристики, а также обобщить опыт формирования населенных пунктов в районах строительства БАМа. Информационная значимость опубликованных и неопубликованных документальных источников, периодической печати, устных свидетельств и визуальных материалов позволяет сделать вывод об источниковой базе исследования как о достаточной и достоверной основе для системного изучения поставленной проблемы.

В настоящей работе предпринята попытка исследования истории строительства БАМа и социально-экономического развития прилегающих территорий в контексте советского модернизационного проекта. В первой главе реконструированы процессы сооружения магистрали, включающие обзор причин возобновления строительства БАМа в 1970-е гг., условия и особенности управления проектом, основные этапы производственного и непроизводственного строительства, проблемы финансирования, снабжения, проектного и кадрового обеспечения стройки. Во второй главе анализируется влияние БАМа на экономику, социальную и культурную сферу притрассовых районов. В приложении представлены таблицы, содержащие статистические сведения, которые позволяют более детально представить изучаемые процессы, а также хронограф основных событий.

## 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 «обживания» 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 — Тында рельсы были переброшены на рокадную дорогу Саратов — Сталинград.



После войны строительство БАМа было возобновлено с привлечением не только сил заключенных, но и японских военнопленных. С востока работы осуществляли заключенные Нижнеамурского ИТЛ (Нижнеамурлага), с запада — Ангарского ИТЛ (Ангарлага). С 1947 г. было открыто рабочее движение поездов по ветке Тайшет — Братск, а в 1958 г. вся линия до станции Лена была введена в постоянную эксплуатацию. К этому времени Нижнеамурлаг был закрыт, а заключенных Ангарлага прекратили использовать в железнодорожном строительстве.

В середине 1970-х гг. правительство Л. И. Брежнева решило возобновить строительство БАМа. В 1972–1973 гг. начались подготовительные работы по сооружению первых зимников и рабочих поселков для будущих строителей БАМа. Первое официальное упоминание о начале новой стройки прозвучало в речи генерального секретаря ЦК КПСС на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины, 15 марта 1974 г.<sup>53</sup> Уже в апреле на XVII съезде ВЛКСМ был сформирован всесоюзный комсомольский отряд в составе 600 бойцов во главе с Героем Социалистического Труда В. И. Лакомовым, который непосредственно из Дворца съездов был направлен в район будущего строительства. БАМ был провозглашен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, а при ЦК ВЛКСМ создан центральный штаб по шефству над новым проектом.

8 июля 1974 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором Минтрансстрою и МПС СССР была поставлена задача построить железную дорогу в однопутном исполнении протяженностью 3 145 км от г. Усть-Кут (ст. Лена) до Комсомольска-на-Амуре через Нижнеангарск, Чару, Тынду, Ургал в 1974–1983 гг. и второй путь протяженностью 680 км железнодорожной линии Тайшет — Лена в 1974–1982 гг. и железнодорожную линию Бам — Тында — Беркамит протяженностью 397 км в однопутном исполнении в 1974–1979 гг.<sup>54</sup> В постановлении подчеркивалось, что новая магистраль

---

<sup>53</sup> Брежнев Л. И. Великий подвиг советского народа: речь на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины, 15 марта 1974 г. Москва: Политиздат, 1974. 31 с.

<sup>54</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561 // Электронный

позволит ускорить развитие производительных сил Сибири и Дальнего Востока, вовлечь в хозяйственный оборот природные ресурсы, обеспечить возрастающие объемы перевозок народнохозяйственных грузов, улучшить внешнеэкономические связи СССР через морские порты Дальнего Востока.

Новость о начале столь грандиозного проекта застала советскую и мировую общественность врасплох, поскольку БАМ не предусматривался планом IX пятилетки. В результате возникло множество предположений о причинах и факторах, вызвавших решение о прокладке «второго Транссиба». В отечественной историографии постулировались официально провозглашенные тезисы о сокращении расстояния транзитных перевозок с запада на восток на 500 км и о вовлечении в народнохозяйственный оборот малоосвоенных территорий Сибири и Дальнего Востока. Зарубежные историки предлагали более широкий набор версий: от военно-стратегических планов, вызванных соперничеством с КНР, до попыток рассматривать БАМ как модернизационный проект позднесоветского общества.

Все имеющиеся в историографии точки зрения можно объединить в следующие группы: транзитная, минерально-сырьевая, военно-стратегическая, политико-идеологическая.

Сторонники транзитной концепции часто подчеркивали связь между высокими доходами, которые приносил в 1970-е гг. Тюменский нефтегазовый комплекс, и началом строительства магистрали. Поток нефтедолларов вызвал в стране атмосферу «сибирской эйфории», подтолкнувшую политическое руководство СССР к осуществлению ряда крупных проектов, в том числе и БАМа<sup>55</sup>. Американский исследователь БАМа К. Уард отмечает, что советское руководство рассматривало магистраль как трансконтинентальный транспортный коридор, соединяющий страны СЭВ с АТР. Советские нефть и древесина должны были обеспечить потребности энергоемких и не располагающих минеральными ресурсами тихоокеанских экономик Японии, Южной Кореи, Тайваня и др.<sup>56</sup>

---

фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения: 20.02.2021).

<sup>55</sup> Wein N. Die aktuellen Strategien der Sibirienschließung // Die Erde. Berlin. 1988. № 3. S. 147–162.

<sup>56</sup> Ward Chr. J. “Path to the Future” or the Road to Nowhere?... P. 13–15.

Немецкий историк БАМа Й. Грюцмахер пишет, что проект являлся закономерным продолжением советской транспортной политики в Сибири и на Дальнем Востоке, подготовленным всем предыдущим экономическим развитием страны. Он был призван стать не просто связующим звеном между европейским и тихоокеанским регионами, но должен был интегрировать локальные «рудиментарные» транспортные системы Якутии, Амурской области, севера Дальневосточного региона<sup>57</sup>.

Минерально-сырьевой фактор как основной в сооружении магистрали нашел отражение в концепции 11 территориально-производственных комплексов зоны БАМа. Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМ, разработанная в 1977 г. Государственным институтом проектирования городов (Гипрогором), выделяла на площади в 1,6 млн кв. км 14 планировочных районов, где должны были образоваться 40 промышленных узлов и построено более 100 городов и крупных поселков<sup>58</sup>. В процессе разработки схемы было выявлено 100 видов территорий и произведен их анализ по 20 факторам, к которым относились размеры территорий; условия примыкания к железным и автомобильным дорогам, линиям электропередач, газопроводам; рельеф, сейсмичность и распространение многолетней мерзлоты; неблагоприятные физико-геологические процессы; наличие сельхозугодий, водных ресурсов, местной топливной базы; удаленность от развитых промышленных баз и крупных рекреационных районов; медико-географическая оценка условий проживания; устойчивость территорий к техногенным процессам<sup>59</sup>.

Военно-стратегическая концепция БАМа наиболее интенсивно разрабатывалась в западной историографии в годы холодной войны. Экстренность провозглашения БАМа и форсированные темпы сооружения увязывались ее сторонниками с ухудшением советско-китайских отношений в конце 1960 – начале 1970-х гг. У. Гериг утверждала, что «в стратегическом отношении БАМ должен быть своего рода второй защитной линией, которая расположена в северном тылу

---

<sup>57</sup> Grützmacher J. Op. cit. S. 191–193.

<sup>58</sup> Петербуржцев В. Перспективы комплексного развития БАМа. О генеральной схеме районной планировки зоны влияния БАМ, разработанной институтом “Гипрогор” Госстроя РСФСР // Архитектура СССР. 1976. № 11. С. 3.

<sup>59</sup> Перцик Е. Н. Вопросы планировки зоны БАМа // Вопросы географии. Сборник сто пятый. Байкало-Амурская магистраль. Москва: Мысль, 1977. С. 190–191.

Транссиба, вне досягаемости китайской артиллерии»<sup>60</sup>. В качестве аргументации выступал также факт вовлечения в строительство железнодорожных войск. Кроме того, как заметил А. Уайтинг, такой дорогостоящий проект вряд ли мог быть реализован без согласия военных. При этом он оговаривался, что тезис о недосыгаемости БАМа в случае военного конфликта с Китаем не выдерживает критики, поскольку сложные геологические условия трассы, наличие большого количества мостов и тоннелей, однопутная дорога на протяжении большей части магистрали делают объект более уязвимым в случае артиллерийской атаки, нежели Транссиб<sup>61</sup>. Многие современные историки отмечают, что значение военно-стратегического фактора для строительства БАМа трудно оценить еще и в силу полного отсутствия указывающих на это советских источников<sup>62</sup>.

В новейшей историографии много внимания уделяется политико-идеологическим факторам сооружения магистрали. Немецкий экономист Б. Кнабе отмечал, что советское общество 1970-х гг. устало от постоянного идеологического прессинга со стороны государства. Авторитарная система попыталась реанимировать ослабевший энтузиазм трудящихся масс и направить их энергию на внутренние новации, одной из которых стал БАМ<sup>63</sup>. В этом смысле строительство дороги для жителей европейских районов страны было не менее важным, чем для населения Сибири и Дальнего Востока. «Если бы не было БАМа, то советские средства массовой информации должны были бы его придумать» — говорилось в немецком еженедельнике «Виртшафтсвохс» в 1970-е гг.<sup>64</sup>.

Активное хозяйственное продвижение государства на восток в советский период играло также роль определенного социального клапана, оттягивая, с одной стороны, кризис советской системы благодаря заполнению экстенсивной экономики ресурсами Сибири и консервации сложившихся политических и хозяйственных структур и, с другой стороны, канализируя социальную энергию советского

---

<sup>60</sup> Ломакин К. В. Проблемы промышленного освоения восточных районов РСФСР в западногерманской историографии: начало 50-х — конец 80-х гг. XX века: диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.09 / К. В. Ломакин. Омск, 2002. С. 63.

<sup>61</sup> Whiting A. Op. cit. P. 104.

<sup>62</sup> Grützmacher J. Op. cit. S. 222.

<sup>63</sup> Кнабе В. Die Baikal-Amur Magistrale... S. 426–439.

<sup>64</sup> Ломакин К. В. Указ. соч. С. 90.

общества в русло трудовых побед. Массовое движение молодежи на стройку века разряжало социальное напряжение, возникавшее в силу недостатка карьерных возможностей в центральных районах страны. Мобилизационный проект стремился вернуть советских граждан в общественные сферы, разбить частные, особенно семейные, связи и поставить на их место более стандартизированные формы коллективной жизни<sup>65</sup>.

В преамбуле первого постановления по строительству БАМа 1974 г. давалось непривычно краткое обоснование причин инициирования столь масштабного проекта «в целях дальнейшего развития производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока и обеспечения возрастающих перевозок грузов в этих районах». Документ предусматривал сооружение восьми участков магистрали: Усть-Кут (Лена) — Нижнеангарск (342 км), Нижнеангарск — Чара (720 км), Чара — Тында (625), Тында — Ургал (950 км), Ургал — Дуки (305 км), Дуки — Комсомольск-на-Амуре (203 км), Бам — Тында (180 км), Тында — Беркакит (217 км). Было принято решение вести укладку пути одновременно в нескольких направлениях с запада и с востока. При этом сооружение западного участка от Усть-Кута до Тынды осуществлялось в форме комсомольской стройки, а линию восточнее Тынды прокладывали железнодорожные войска Министерства обороны СССР.

Западный участок стройки для удобства управления был разделен по административно-территориальному признаку на три большие части: иркутский («малый западный»), бурятский и читинский. Линия, проходящая через северные районы Амурской области, позднее стала именоваться «центральный участком», через Хабаровский край — «восточным» или «малым восточным участком».

Высшим органом управления строительством новой магистрали стала образованная при Совете министров СССР комиссия по вопросам строительства БАМа, возглавляемая первым заместителем председателя Совета министров. Данная комиссия включала руководителей всех задействованных в проекте министерств и ведомств и имела широкие полномочия, касавшиеся любой отрасли народного хозяйства. Для осуществления взаимодействия между территориальными органами управления республик, краев и областей, пересекаемых

---

<sup>65</sup> Grützmacher J. Op. cit. S. 227–229.

трассой БАМа, была учреждена комиссия Совета министров РСФСР по вопросам строительства БАМ и развития хозяйства в районе сооружения магистрали.

Для оперативного руководства строительством БАМа и материально-технического обеспечения стройки приказом Минтрансстроя № 163 от 16 июля 1974 г. было организовано Главное управление по строительству БАМа (ГлавБАМстрой), начальником которого был назначен замминистра К. В. Мохортов<sup>66</sup>. При МПС была образована Дирекция строительства БАМ с группами заказчиков на каждом участке. Для обеспечения бесперебойного финансирования строительства Стройбанком СССР была создана контора Стройбанка СССР в районе строительства и отделения в местах дислокации строительных организаций.

В составе ГлавБАМстроя были образованы тресты и управления. Генеральным подрядчиком иркутского участка стало УС «Ангарстрой», коллектив которого к тому моменту уже построил железные дороги Тайшет — Лена, Абакан — Тайшет, Хребтовая — Усть-Илимск. С 1974 г. Ангарстрой был передан ГлавБАМстрою и осуществлял укладку пути протяженностью 263 км от разъезда Якурим (Усть-Кут) до Байкальского хребта (Даван) и второго пути Тайшет — Лена. В соответствии с приказом Минтрансстроя № 48-ор от 28 марта 1980 г. из Ангарстроя был выделен трест «ЛенаБАМстрой», специализировавшийся на сооружении железнодорожного узла Лена, возведении объектов гражданско-жилищного строительства включая временные поселки строителей.

Координацию строительного-монтажных работ на бурятском участке стройки осуществлял трест «Нижнеангарсктрансстрой», который был создан приказом Минтрансстроя СССР № 217 в ноябре 1974 г.<sup>67</sup> Первоначально руководство треста располагалось в Нижнеангарске, но вскоре перебазировалось в Северобайкальск. Среди основных задач, стоящих перед трестом, были рубка просек под земляное полотно, укладка главного пути протяженностью 525 км, строительство автодорог, нефтебаз, портов Култук, Байкал и Курлы, обустройство базовых

---

<sup>66</sup> Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1148. Л. 229.

<sup>67</sup> По рельсам времени приходят поезда / редактор-составитель В. В. Островский. Иркутск: Ирк. дом печати, 2001. С. 2.

поселков строителей, возведение временного и постоянного жилья, объектов железнодорожного и социально-бытового назначения, организация собственных баз стройиндустрии. «Нижеангарсктрансстрой» объединял 18 специализированных строительных и транспортных подразделений включая 12 строительного-монтажных поездов, автобазу, управление механизации, управление производственно-технической комплектации (УПТК) и др. В разгар строительства БАМа общее количество работников треста достигало 9 тыс. человек<sup>68</sup>.

Сооружение железнодорожной линии Бам — Тында — Беркакит и укладку основного пути через территории Каларского района Читинской области и Олекминского района Якутской ССР, а также ряд работ на центральном участке осуществляло УС «БАМстройпуть».

Коллективы Тындатрансстроя (1974) и ЦентробАМстроя (1978) вели работы по укладке пути, сооружению железнодорожного узла Тында, временных и постоянных поселков зоны БАМа в Амурской области. Работы по возведению комбината «Шимановскстройиндустрия» треста «Дальтрансстрой» осуществляли рабочие треста «Шимановсктрансстрой» (1975) ГлавБАМстроя Минтрансстроя СССР.

Отсыпкой земляного полотна под железную дорогу, прокладкой автомобильных дорог, подъездных путей, разработкой карьеров занимались подразделения трестов «ЗапБАМстроймеханизация» и «БАМстроймеханизация», образованные в конце 1974 г. Буровзрывные работы осуществлялись спецуправлениями (СУ) треста «БАМ-трансвзрывпром», начавшими свою работу на линии Бам — Тында с 1972 г.<sup>69</sup> Для организации комплектования стройки необходимыми материалами, техникой и комплектующими был создан трест «БАМ-стройкомплект» (1975). Для проведения прочих технических работ был образован трест «БАМтранстехмонтаж» (1976).

Всего в подразделениях ГлавБАМстроя, включая аппарат управления, младший обслуживающий персонал, работников подведомственных детских дошкольных учреждений и редакции газеты «БАМ», в начале 1980-х гг. насчитывалось более 60 тыс. человек<sup>70</sup>.

---

<sup>68</sup> Архивный отдел МО «Город Северобайкальск» (АО СБ). Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 262. Л. 8.

<sup>69</sup> Шестак И. М. БАМ: километры эпохи. Факты, события, размышления. Новосибирск, 2009. С. 265.

<sup>70</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3903. Л. 8.

В соответствии с постановлением Совета министров СССР от 14 марта 1988 г. № 324 и приказом Минтрансстроя СССР от 25 апреля 1988 г. № 57-ор ГлавБАМстрой был преобразован с 1 мая 1988 г. в проектно-промышленно-строительное объединение (ППСО) «БАМтрансстрой», в состав которого вошли все прежние подразделения, а также переданный Главтрансстроем с 1 июля 1988 г. Иркутскгипротранс. По приказу Минтрансстроя от 3 февраля 1988 г. № 18-ор входившее в ГлавБАМстрой специальное конструкторско-технологическое бюро (СКТБ) с 1 апреля 1988 г. было реорганизовано в Государственный проектный и конструкторско-технологический институт (с опытным производством) по проектированию организации и технологии железнодорожного и автотранспортного строительства, производственной базы и объектов жилья и соцкультбыта строителей (Гипрожелдорстрой). На основании приказа Минтрансстроя от 6 октября 1988 г. № 162-ор и приказа ППСО «БАМтрансстрой» от 12 октября 1988 г. № 251 с 1 октября 1988 г. был ликвидирован трест «БАМстройкомплект», вместо которого с 1 декабря 1988 г. было образовано Управление ПТК как структурная единица ППСО. По согласованию с Советом министров РСФСР с 1988 г. на базе Шимановского комбината стройиндустрии было организовано производственное объединение (ПО) «БАМстройиндустрия»<sup>71</sup>.

Кроме ГлавБАМстроя в сооружении магистрали были заняты другие главки Минтрансстроя СССР. Для строительства мостов, мостовых переходов и прочих искусственных сооружений на БАМ были передислоцированы подразделения мостостроительного треста № 8 («Мостострой-8»). Дополнительно в 1974 г. в составе Главмостостроя Минтрансстроя СССР были образованы мостостроительные тресты № 9 («Мостострой-9») и № 10 («Мостострой-10»).

Сооружением тоннелей БАМа занималось УС «БАМтоннельстрой», выделившееся из Главтоннельметростроя в январе 1975 г. Местом постоянной дислокации предприятия был выбран пос. Нижнеангарск Бурятской АССР, поскольку шесть тоннелей БАМа, включая самый протяженный в России Северомуйский, располагаются на территории современной Республики Бурятия. К середине 1980-х гг.

---

<sup>71</sup> Государственный архив Амурской области (ГААО). Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1427. Л. 135–136.



организация являлась одной из крупнейших на БАМе, численность работников превышала 7 тыс. человек<sup>72</sup>.

Строительство восточного участка БАМа осуществляли воины-железнодорожники под руководством Главного управления железнодорожных войск (ГУЖВ). По расчетам командования, для производства работ было необходимо направить на стройку 8 усиленных железнодорожных бригад и 2 отдельных мостовых полка. Для этих целей в структуре ГУЖВ было создано два корпуса — Тындинский и Чегдомынский, включавшие несколько десятков железнодорожных батальонов и других подразделений. Первые военные строительные подразделения прибыли на БАМ в августе 1974 г. В 1978 г. было создано Управление по строительству БАМа и железных дорог востока, на которое возложили решение основных вопросов по строительству магистрали.

Строительство постоянных поселков и железнодорожных станций осуществлялось в форме шефской помощи строительных коллективов союзных республик, автономий, краев и областей РСФСР. Система шефства широко использовалась в советской экономике до БАМа, например, при освоении целинных земель<sup>73</sup>, при обустройстве населенных мест Западно-Сибирского нефтегазового комплекса<sup>74</sup>. Однако именно на сооружении БАМа практика привлечения шефов достигла своего апогея. С одной стороны, шефская помощь помогала быстро решить краткосрочные проблемы, не требующие структурной перестройки проекта или дополнительных инвестиций, что, в свою очередь, позволяло смягчить или полностью нивелировать отрицательные последствия некоторых просчетов и ошибок в управлении стройкой. Как отмечает Т. Ю. Воронина, «это была своеобразная схема распределения ресурсов между центром и периферией, когда самые обеспеченные города СССР должны были «поделиться» ресурсами с новыми поселениями, возводимыми на

---

<sup>72</sup> Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. Р-1880 Оп. 1. Д. 467. Л. 10.

<sup>73</sup> Об организации шефства районов РСФСР, Украинской ССР и других республик над районами целинного края: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 21 июня 1961 г. № 564.

<sup>74</sup> Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. С. 144.

БАМе»<sup>75</sup>. С другой стороны, введение всесоюзного шефства, охватившего представителей более 80 национальностей СССР<sup>76</sup>, имело идеологический аспект. Такая система была призвана продемонстрировать интернациональное братство народов СССР, объединившихся на строительстве магистрали. Неслучайно в советской печати того времени была широко использована мифологема «БАМ — стройка дружбы». При этом специальные исследования показали, что в национальном составе коллективов строителей союзных республик Прибалтики и Средней Азии представителей титульных этносов было менее 10 %<sup>77</sup>.

В постановлении о строительстве БАМа 1974 г. шефская помощь не упоминалась, решение об оказании шефской помощи было принято в 1975 г. Впервые полный перечень шефствующих субъектов мы встречаем в третьем постановлении по БАМу 1985 г., где идет речь о сроках завершения строительства постоянных поселков по пусковому комплексу и по проекту<sup>78</sup>. Понятие пускового комплекса было разработано специально для БАМа и в советском законодательстве не определялось. В пусковой комплекс входили главный железнодорожный путь, минимальный набор объектов производственной и социально-бытовой инфраструктуры.

Распределение шефов по объектам не регламентировалось специальными документами из центра. Обычно решения принимались на уровне партийного руководства республики или области. Анализ архивных документов показал, что список шефских организаций не был установлен единожды и на весь период строительства, по ходу которого появлялись новые объекты, выявлялись новые сложности в сооружении поселков, росла задолженность по сдаче объектов перед пуском того или иного участка. В результате некоторые шефские организации отказывались или отстранялись от вверенных объектов, возникали новые объекты, на которые направлялись новые коллективы, и т. д.

---

<sup>75</sup> Воронина Т. Ю. Еще раз о «квартирном вопросе» в СССР... С. 299–313.

<sup>76</sup> БАМ — стройка дружбы... С. 62–64.

<sup>77</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 21.

<sup>78</sup> О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651 // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/765705164> (дата обращения: 20.12.2020).

Названия шефствующих организаций, их организационная форма и статус «шефов» также могли изменяться в течение времени. Некоторые республики принимали обязательства по сооружению двух и более населенных пунктов. Например, Армянская ССР возводила поселки Звездный и Янчукан, Азербайджанская ССР — Улькан и Ангою, Грузинская ССР — Нию и Икабью, Молдавская ССР — Алонку и Дугду, Московская область — Дипкун, Тутаул, Баралус, Саратовская область — Герби и Федькин Ключ, Пензенская область — Амгунь и Меунчик, Свердловская область — Кувыкту и Хорогочи. В других случаях над возведением одного населенного пункта работали два шефских предприятия. Строительство станции Лена (Усть-Кут) осуществляли СМУ Ставрополя и Краснодарского края, Таксимо — Белорусская и Латвийская ССР. Шефство над Кунермой обеспечивали сразу три автономные республики — Чеченская, Дагестанская и Осетинская. Ряд населенных пунктов застраивались без шефской помощи, например некоторые населенные пункты и железнодорожные станции якутского участка (Хани, Золотинка, Нерюнгри) и второго пути Тайшет — Лена, временные поселки транспортных строителей, некоторые временные поселки, со временем превратившиеся в постоянные (например, Северомуйск, Тоннельный). Всего за рассматриваемый период в систему шефской помощи на строительстве БАМа было вовлечено 13 союзных республик и 22 автономные административные единицы РСФСР включая Москву и Ленинград (полный перечень в таблице 1 Приложения 1).

Шефские строительные организации работали на условиях субподрядного договора с предприятиями ГлавБАМСтроя. При необходимости для выполнения монтажных работ отдельно ими привлекались организации Минмонтажспецстроя, Минэнерго и других министерств или ведомств. Материально-техническое обеспечение шефов осуществлялось генподрядчиками за счет специально выделенных фондов. Расчеты за материалы, передаваемые субподрядным организациям, производились по действовавшим ценам с начислением транспортных и заготовительно-складских расходов в соответствии с техническими проектами по строительству БАМа. Подразделения Минтранстроя передавали шефам в аренду строительные машины и механизмы, а также транспортные средства.

Шефские предприятия были обязаны за счет шефствующих республик и областей и ресурсов Минтранстроя возводить временные

поселки для своих рабочих; обеспечивать их временными источниками водо-, тепло- и энергоснабжения; по согласованию с заказчиком и генподрядчиком завозить и использовать конструкции и детали зданий, изготовленные на предприятиях шефских республик. Объем работ для шефских строительно-монтажных предприятий складывался из полного объема работ первой очереди строительства населенных пунктов (раздел Б) и той части раздела А, которая была необходима для обеспечения жизнедеятельности поселений (котельные, очистные, водозаборные сооружения, инженерные сети и пр.)<sup>79</sup>.

Обычно шефские коллективы прибывали в строящиеся поселки с некоторым опозданием, что объяснялось как затягиванием организации комсомольского призыва на местах, так и отсутствием проектно-сметной документации и фронта работ по постоянным объектам в первые годы существования поселка. Некоторые исследователи, сопоставляя численность шефских организаций и предприятий основных подрядчиков, делают неправомерный вывод о преувеличении советскими пропагандистами степени участия шефов в возведении бамовских поселков. Так, Т. Ю. Воронина отмечает, что в Новом Уояне литовский шефский отряд включал несколько десятков человек, что «контрастировало с многочисленным отрядом из Ленинграда», который, по ее подсчетам, с 1975 по 1979 г. насчитывал более 300 строителей. «Тем не менее проект вокзала Нового Уояна, — заключает автор, — был поручен именно литовским инженерам, так как именно вокзал должен был символизировать участие Литовской ССР в этом проекте»<sup>80</sup>. Согласно ежегодным отчетам Дирекции строительства БАМ, первые шесть представителей ЛитБамСтроя прибыли в Уоян только в 1979 г., а через год их численность составила 81 человек<sup>81</sup>. К середине 1980-х гг., когда работы по возведению стационарного поселка в Новом Уояне осуществлялись наиболее интенсивно, в составе литовского СМП насчитывалось 315 человек<sup>82</sup>.

Критика «шефского» подхода к организации строительства населенных пунктов БАМа главным образом касается его нерентабельности. Ресурсно-технологический базис организаций-шефов

---

<sup>79</sup> БАМ: первое десятилетие... С. 47–48.

<sup>80</sup> Воронина Т. Ю. Еще раз о «квартирном вопросе» в СССР ... С. 304.

<sup>81</sup> Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 61. Л. 24–25; Д. 88. Л. 25–26.

<sup>82</sup> ГАРБ. Ф. П-3974. Оп. 1. Д. 1. Л. 1.

был ориентирован на ведение работ в обжитых районах на небольшом удалении от места постоянной дислокации. Строительные технологии основывались на применении сложнотранспортируемых железобетонных конструкций низкой степени заводской готовности. При этом в обязанности шефских предприятий входили не только проектирование, строительство и монтаж, но и изготовление и доставка конструкций, изделий, материалов и оборудования. Затраты на перевозку стройматериалов в зону БАМа оказались значительно выше, чем если бы эти материалы и конструкции производились в районах строительства, поскольку шефами использовалась производственная база, расположенная в местах их постоянной дислокации.

Таким образом, управление строительством БАМа осуществлялось на основе выделения в централизованно-управляемом народнохозяйственном комплексе самостоятельной территориально-отраслевой иерархической системы, обеспечивающей взаимодействие вертикальных и горизонтальных связей в процессе решения проблемы. Такая организация строительства была близка к разработанным советскими экономистами теоретическим принципам программного управления и формирования программного комплекса, что, несмотря на все противоречия и издержки, обеспечивало ее эффективность в пределах советской плановой экономики.

## **1.2 Сооружение транспортных объектов**

В строительстве БАМа периода всесоюзной комсомольской стройки целесообразно выделять три этапа: начальный (1972–1975), основной (1976–1984) и заключительный (1985–1989/1992).

На первом этапе происходило развертывание строительных предприятий, подготовка строительных площадок, прокладка временных дорог и обустройство временных поселков транспортных строителей. Подготовительные работы включали рубку просек, проведение ЛЭП, прокладку временных автодорог. В мае 1972 г. началось строительство участка Бамовская — Тында, призванного соединить Транссиб с будущим БАМом. В конце 1973 г. управление «Ангарстрой» перебазировалось на трассу БАМа, где развернуло работы по возведению первых зимников и рабочих поселков для комсомольских десантов.

На второй этап приходился основной объем работ по сооружению железной дороги, завершившийся соединением западной и восточной веток БАМа и символической укладкой «золотого звена» рельсов в 1984 г. Благодаря этому событию стало возможным открытие рабочего движения поездов вдоль всей магистрали, хотя большая часть тоннелей, крупных мостов, железнодорожных станций и объектов пристанционного хозяйства оставались незавершенными.

В течение третьего периода продолжалось сооружение ряда транспортных объектов, создание производственной инфраструктуры, возведение железнодорожных станций и пристанционных поселков. В 1989 г. был подписан акт Государственной комиссии о приемке БАМа в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу. В 1992 г. было принято постановление Правительства РФ № 20 «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск», в соответствии с которым сроки окончания строительства переносились на 1992–1995 гг. Однако фактически работы растянулись до начала 2000-х гг.

### **Отсыпка земляного полотна и сооружение верхнего строения пути**

Основной объем работ по строительству железной дороги осуществлялся строительно-монтажными поездами (СМП) и механизированными колоннами (МК) строительных трестов ГлавБАМСтроя. Рабочих десантировали вертолетами в тайгу, где им приходилось рубить просеки, прокладывать временные автодороги, готовить строительные участки для размещения основных мощностей предприятий.

В первые годы строительства работа транспортных строителей протекала в крайне сложных условиях района пионерного освоения, при отсутствии путей сообщения и средств связи, удаленности от промышленных центров и баз снабжения, сложного рельефа и сурового климата. Ситуация осложнялась отсутствием опыта строительства дорог в условиях низких температур и вечной мерзлоты. Сказывался недостаток квалифицированных кадров, трудности с доставкой тяжелой техники и оборудования, запаздывание подготовки проектной документации.

В 1976 г. в трестах «ЗапБАМстроймеханизация» и «БАМстроймеханизация» была проведена работа с кадрами, изданы нормативные документы по строительству в условиях районов, приравненных к Крайнему Северу. В результате принятых мер общий объем выполненных строительно-монтажных работ за 1976 г., по сравнению с 1975 г., вырос на 44 %<sup>83</sup>. На участке Лена – Байкальский тоннель была построена притрассовая дорога от Усть-Кута до западного портала тоннеля, вырублено 84 км просеки, отсыпано 69 км земляного полотна в объеме 6182 тыс. куб. м, построено 106 искусственных сооружений, уложено 69 км главного пути, 127 км станционных путей, открыто рабочее движение до станции Небель<sup>84</sup>. На участке Байкальский тоннель — Нижнеангарск — Чара подготовлено 149 км просеки под временную автодорогу, отсыпано 226 км земполотна в объеме 4739,9 тыс. куб. м грунта, построено 415 искусственных сооружений, принята в эксплуатацию перевалочная база с причалом Култук в Кабанском районе Бурятской АССР<sup>85</sup>. На участке Ларба — Лопча была произведена рубка просеки протяженностью 50 км, выполнена отсыпка 50 км земполотна в объеме 1 056 куб. м грунта, построено 56 искусственных сооружений. На участках Хорогочи — Ларба и Кувыкта — Хорогочи вырублено 93 км и отсыпано 4 482 куб. м грунта<sup>86</sup>. На участке Тында — Беркакит за год было отсыпано 10 162 тыс. куб. м грунта под железнодорожные пути, уложено 92 км главного пути и 10 км станционных путей, построено 58 мостов и 66 водопропускных труб<sup>87</sup>.

При отсыпке земляного полотна не соблюдались технология послойной отсыпки и нормативы по толщине слоя. У трестов механизации отсутствовали специальные уплотняющие механизмы, в результате чего грунт давал усадку и происходила деформация полотна. Долгое время не решался вопрос о балласте на скальных и крупнообломочных грунтах, не резервировался грунт, используемый для компенсаций просадок при слабых основаниях. Учитывая высокие дренирующие свойства грунтов в притрассовых карьерах, по-

---

<sup>83</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 2.

<sup>84</sup> Там же. Л. 5–6.

<sup>85</sup> Там же. Л. 9–10.

<sup>86</sup> Там же. Л. 13–14.

<sup>87</sup> Там же. Л. 36–37.

лотно необходимо было отсыпать грунтом в 35 см, удовлетворяющим требованиям к балластным материалам, затем на распланированную площадку должна была укладываться путевая решетка. Для выправки пути и компенсации просадок по проекту Мосгипротранса предусматривалось 300–500 куб. м гравийно-песчаной смеси на один километр пути. После стабилизации земляного полотна и перед сдачей путь «ставился на щебень».

Некачественно производилась приемка земляного полотна от мехколонн. Часто не выдерживалась крутизна скосов насыпи, что приводило к досыпкам зауженных мест полотна в процессе временной эксплуатации. Так, к сдаче участка Бам — Тында на всем протяжении линии не были выполнены укрепительные работы, не была закончена планировка откосов насыпей и выемок, задерживалось сооружение водоотводных канав. Похожие нарушения были выявлены на участках Якутский — Нагорная, Тында — Беркакит и др.<sup>88</sup> Для ускорения выполнения плановых задач укладка пути производилась по недоработанным до проектных очертаний выемкам и насыпям (Тында — Маревая, Ургал — Алонка). На участке Тында — Кувыкта акты освидетельствования готовности земляного полотна под укладку пути были подписаны без устройства нагорных и водоотводных канав, отделки откосов, выемок и насыпей<sup>89</sup>.

Вдоль трассы не производилась уборка древесины и расчистка полосы от остатков после рубки просек. Отсыпка полотна осуществлялась на завалы леса слоями недопустимой толщины без уплотнения, что приводило к просадкам насыпи из-за оседания грунта в образующиеся пустоты (дорога от Байкальского до Северомуйского тоннеля). Проседание грунта было связано также с недостаточным уплотнением грунта катками (участки Ния — Небель, Небель — Киренга, Тында — Маревая, Ургал — Березовка), с нарушениями сохранности мерзлотно-грунтовых слоев (Маревая — Дипкун)<sup>90</sup>.

В 1977 г. в целях повышения качества работ были созданы лаборатории по контролю качества земляного полотна. В каждой мехколонне были организованы лабораторные пункты и посты, а между

---

<sup>88</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 48–51.

<sup>89</sup> Там же. Д. 27. Л. 73.

<sup>90</sup> Там же.



бригадами проводились взаимные проверки. При отделе пути Дирекции строительства БАМ была образована группа по контролю земляного полотна. Стали регулярно осуществляться проверки инспекторского состава ревизорами Дирекции строительства БАМ, проведена техническая учеба инспекторов, разработано единое положение по учету запасов на осадку земляного полотна при оттаивании основания грунта. В то же время контроль данными службами осуществлялся в основном визуально, так как они не были оснащены специальным оборудованием и транспортными средствами для выездов на участки.

В октябре 1977 г. сдана в эксплуатацию с оценкой «хорошо» железнодорожная линия Бам — Тында, соединившая строящуюся магистраль с Транссибом. Было открыто рабочее движение поездов от Лены до Улькана и от Тынды до Беркакита. Это придавало новый импульс стройке, что отразилось на увеличении объемов выполненных работ.

В 1978 г. открыто рабочее движение на участках Усть-Кут — Даван, Тында — Ларба, Тында — Унаха, Уграл — Алонка, Уграл — Орокот, Березовка — Баджал. Во временную эксплуатацию было сдано 624 км железнодорожных путей, включая участки Бестужево — Маревая, Усть-Кут — Киренга, Тында — Беркакит, Уграл — Сулук, Березовка — Эанга, Уграл — Кычаракы, Тында — Кувыкта. В постоянную эксплуатацию передан 100-километровый участок Березовка — Комсомольск<sup>91</sup>.

За 1979 г. отсыпано 35,6 млн куб. м земляного полотна, уложено 285 км главных и 80 км станционных путей. Всего к этому времени с начала строительства было отработано 175,7 млн куб. м грунта, проложено 2 295 км временных притрассовых дорог, построено 1656 км главных и 304 км станционных железнодорожных путей. Было открыто рабочее движение на участках Усть-Кут — Нижнеангарск, Тында — Ларба, Бестужево — Дипкун, Уграл — Алонка, Уграл — Березовка. Во временную эксплуатацию сдано 576 км путей, включая участки Усть-Кут — Улькан, Тында — Хорогочи, Тында — Маревая, Уграл — Орокот, Березовка — Эанга, Уграл — Кычаранкы.

---

<sup>91</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 44. Л. 3.

В постоянную эксплуатацию поступило 500 км железной дороги, в том числе линия Тында — Беркакит протяженностью 219,8 км<sup>92</sup>.

Несмотря на такие внушительные показатели, плановые задания, ежегодно устанавливаемые приказами Минтрансстроя и МПС СССР, постоянно не выполнялись. В 1979 г. на участке Усть-Кут — Байкальский тоннель надлежало отсыпать 2650 тыс. куб. м грунта и уложить 29 км станционных путей. Фактически было отсыпано 933 тыс. куб. м (35,2 %) и уложено 2,6 км (8,9 %). В том же году на участке Нижнеангарск — Чара под притрассовые дороги не вырублено 53 км просеки, не отсыпано 2861 тыс. куб. м земляного полотна, не построено около 70 мостов и труб. На участке Чара — Тында было выполнено только 39 % задания по отсыпке грунта и укладке верхнего строения пути, 30 % задания по рубке просек. Остались не подготовленными под укладку 52 искусственных сооружения, включая 3 моста<sup>93</sup>.

Среди отмеченных в официальных документах причин невыполнения плана были названы недостаток рабочей силы, отсутствие в необходимом объеме единиц техники и механизмов, а также задержки поставок рельсов, шпал и мостовых конструкций. Отставание укладки пути было связано со сложным рельефом местности, который отличался скальными грунтами и большим количеством горных рек. Так, для ускорения продвижения рельсов на восток в 1978 г. было начато сооружение Даванского обхода Байкальского тоннеля протяженностью 16 км. По обходу строительные грузы и оборудование должны были попадать на север Бурятии. В дальнейшем возникли сложности при проходке Северомуйского тоннеля, что привело к необходимости прокладки обходного железнодорожного пути и также замедлило темпы укладки.

На восточном БАМе из-за «неудовлетворительной организации труда» и отсутствия техники в подразделениях УС-95 к 1979 г. было открыто движение на 10 из 35 запланированных километров на участке Тында — Червинка, не подготовлены к укладке 2 больших и 39 малых мостов. Из-за отсутствия водоотводов, балластировки и выправки пути воины-железнодорожники не сдали во временную эксплуатацию линию Маревая — Дипкун протяженностью 75 км. По

---

<sup>92</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 61. Л. 3–4.

<sup>93</sup> Там же. Л. 147.

причине недостатка рельсов и шпал было допущено отставание по укладке 27 км пути на участке Червинка — Комсомольск и по реконструкции 41 км пути участка Березовка — Комсомольск<sup>94</sup>.

В 1980 г. объемы по освоенным капиталовложениям и выполненным строительно-монтажным работам, по сравнению с 1979 г., выросли на 116,7 и 113 % соответственно. На оценку «хорошо» комиссия приняла в эксплуатацию участка Березовка — Комсомольск протяженностью 199,1 км. За год было уложено 327,7 км главного пути при плане 420 км, 54 км станционных путей при плане 156 км. Целевая задача по укладке главного пути была выполнена только на участке Тында – Хани (116 км). В целом по БАМу было отсыпано 36353 тыс. куб. м полотна при плане 48451 тыс. куб. м, построено 271 искусственное сооружение при плане 428, 256 км притрассовых автодорог вместо запланированных 385 км<sup>95</sup>. Таким образом, отставание по выполнению целевых задач продолжало сохраняться, хотя, по сравнению с 1979 г., процент выполнения увеличился в полтора-два раза.

В 1981 г. внимание транспортных строителей было сосредоточено на пусковой линии Лена — Кунерма, которую госкомиссия приняла с оценкой «хорошо». Несмотря на это, целевые показатели по укладке главного пути также не были достигнуты. ГлавБАМстрой на западном участке уложил 209 из 269 км дороги, что составило 77,6 %. Железнодорожными войсками на восточном участке было завершено всего 99 из 228 км, т. е. 43,4 % планового задания<sup>96</sup>. В числе причин в отчетах строительных ведомств указаны те же проблемы с поставками материалов и комплектующих, а также недостатки в организации труда и отсутствие квалифицированных рабочих в коллективах воинов-железнодорожников. Кроме того, часто упоминается износ импортного оборудования и техники в подразделениях ГлавБАМстроя, отсутствие строительных баз в связи с передислокацией на читинский участок стройки.

В этот год по всей трассе поставщики задолжали около 100 тыс. шпал. Бригады «путейцев» обратились к коллективам заводов, в штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе и МПС с просьбой обеспечить отгрузку

---

<sup>94</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 61. Л. 147.

<sup>95</sup> Там же. Д. 88. Л. 169.

<sup>96</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 155–156.

рельсов и шпал по выделенным фондам. Из-за неритмичных поставок материалов, простоев механизмов и оборудования было допущено удорожание строительно-монтажных работ более чем на 5 млн руб. Чтобы наверстать упущенное в завершающие недели года, транспортные строители были вынуждены трудиться особенно интенсивно. Например, на бурятском участке стройки бригада монтеров пути А. Бондаря из СМП-581, механизаторы МК-138 и 161, коллективы МО-45, 52, 53 работали круглосуточно<sup>97</sup>.

В 1982 г. объем капиталовложений по БАМу был освоен на 116,1 %. Основным достижением стала досрочная сдача в эксплуатацию линии Ургал — Постышево протяженностью 303,4 км. В целом выполнение целевого задания по укладке пути ни на западном, ни на восточном участках не было обеспечено. Подразделениями ГлавБАМстроя было уложено 219,8 из 291 км (75,5 %), управлением т. Крюкова — 161 из 185 км (87 %)<sup>98</sup>.

В следующем году целевые задачи по строительству западного и восточного участков магистрали были выполнены неудовлетворительно. Плановые показатели не были достигнуты на участках Лена — Байкальский тоннель (84,3 %), Тында – Беркакит (71 %), а также по узлу Тында (99,6 %). Строители не успели уложить 2,5 км главного и 117,8 км станционных путей<sup>99</sup>. Главными причинами невыполнения задания называлось недостаточное внимание генподрядчика к организации работ, обеспечению стройматериалами, ЖБК, техническими ресурсами. Тем не менее 25 декабря 1983 г. первый поезд достиг станции Таксимо, путеукладчик с бурятского участка БАМа вышел на границу с Читинской областью.

В 1984 г. транспортные строители продемонстрировали наиболее высокие темпы производительности труда, в полтора раза превысив норму и завершив досрочно перегон Таксимо — Витим — Сюльбан. 11 октября 1984 г. на станции Куанда Читинской области уложено символическое «золотое звено», ознаменовавшее соединение западной и восточной веток БАМа. За десятилетие было отсыпано 430 млн куб. м земляного полотна, построено 3 100 мостов и

---

<sup>97</sup> Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ, 2021. С. 40.

<sup>98</sup> ГАО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 653а. Л. 173–174.

<sup>99</sup> Там же. Д. 804а. Л. 2–3.

искусственных сооружений. Из общей протяженности магистрали в 3 102 км было введено в постоянную эксплуатацию 774 км, во временную — 1334 км, построены ветки Бам — Тында — Беркамит и Беркамит — Угольная общей протяженностью 429 км (1979), участки Лена — Кунерма длиной 271 км (1981), Постышево — Комсомольск — 199 км (1980), Ургал — Постышево — 303 км (1982). Кроме того, были сданы 571,6 км вторых путей Тайшет — Лена. При плане 3 355,3 млн руб. фактически было выполнено строительно-монтажных работ на 3 837,9 млн руб., что составило 58,9 % общей сметной стоимости проекта<sup>100</sup>.

Задержки в сооружении таких сложных объектов, как мосты и тоннели, приводили к переносу сроков сдачи БАМа в постоянную эксплуатацию. Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 12 июля 1985 г. № 651 «О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» был установлен график поэтапной сдачи участков дороги в постоянную эксплуатацию:

– 1985 г. — участки 271-й км — Нижнеангарск (72 км), Ларба — Усть-Нюкжа (205 км), Шахтаум — Бестужево (14 км), Дипкун — Пономарево (12 км), Февральск — Ургал (296 км);

– 1987 г. — участки Нижнеангарск — Уоян с электрификацией (179 км), Хани — Усть-Нюкжа (149 км), Тында — Шахтаум (6 км) и Пономарево — Зейск (165 км);

– 1988 г. — участки Уоян — Ангаракан с электрификацией (102 км), Чара — Хани (144 км), Тунгала — Февральск (170 км);

– 1989 г. — участки Ангаракан — Таксимо с электрификацией (125 км), Таксимо — Чара (250 км), Зейск — Тунгала (156 км)<sup>101</sup>.

Такой подход, по оценкам экспертов, приводил к ограничению пропускной способности отдельных участков магистрали, к «непропорциональному сокращению объемов работ по обустройству дороги и созданию социально-бытовой инфраструктуры». Из-за недостаточного финансирования некоторые части проекта так и остались частично реализованными «в объеме пусковых комплексов»<sup>102</sup>.

---

<sup>100</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 653а. Л. 6–7.

<sup>101</sup> О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651...

<sup>102</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 74–75.

В 1986 г. целевое задание предусматривало завершить в полном объеме работы по непусковым сооружениям, земляному полотну, верхнему строению пути. В целом освоение средств на 1 января 1987 г. составило 72,1 %, в том числе по производственным объектам — 76,9 % технического проекта<sup>103</sup>. В 1986 г. строителями были введены в эксплуатацию железнодорожная линия Байкальский тоннель — Северобайкальск с электрификацией, автоблокировкой, электрической централизацией, с Байкальским тоннелем общей протяженностью железнодорожного пути в 56,8 км, локомотивное депо на 250 ремонтов в год и другие объекты<sup>104</sup>.

В 1987 г. подразделения ГлавБАМстроя выполнили план по генподряду на 107,1 %, собственными силами — на 110,1 %. По узлу Тынды выполнение составило 83,1 %, по электрификации Забайкальской железной дороги — 84,4 %, вторым путям Тайшет — Лена — 87,7 %<sup>105</sup>. В первом полугодии темпы работ на пусковых комплексах были замедлены, так как институты Главтранспроекта задержали выдачу проектной документации, заказчик запоздал с открытием финансирования, в ряде подразделений наблюдался низкий уровень организации производства. Распыление средств привело к тому, что многие объекты оказались не укомплектованными трудовыми, материальными и техническими ресурсами. Например, пусковой комплекс Северобайкальск — Уоян содержал около 740 объектов, в числе которых 4 мысовых тоннеля, электрификация пути, станции Нижнеангарск-2, Кичера, Ангоя и Уоян, 99 мостов, тяговые подстанции и пр.

Для оперативного руководства строительством пускового комплекса при тресте «Нижнеангарсктрансстрой» был организован хозяйственный совет, в который вошли передовики производства, бригадиры, руководители подразделений и отделов, представители общественных организаций. На бурятский участок были переведены новые коллективы транспортных строителей. Так, из пос. Магистральный передислоцировалась МК-131, со вторых путей Тайшет — Лена переведена МК-162. Стали проводиться конкурсы профессио-

---

<sup>103</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1269. Л. 2.

<sup>104</sup> Санжиева Т. Е. Завершение строительства Бурятского участка БАМа // Вестник Бурятского государственного университета. Сер. 4. История. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2002. Вып. 5. С. 110–120.

<sup>105</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1355. Л. 119.

нального мастерства. По результатам первого конкурса, проведенного в Кичере, отделочные работы в пожарном депо вместо ожидаемых полутора месяцев были выполнены за четыре дня<sup>106</sup>. За месяц до сдачи участка в постоянную эксплуатацию были созданы рабочие комиссии по приемке объектов. В итоге во втором полугодии целевая задача 1987 г. была выполнена. За последние 22 рабочих дня на пусковом комплексе Северобайкальск — Уоян было освоено 29 млн руб., т. е. более чем по 1 млн в день<sup>107</sup>.

План строительно-монтажных работ 1988 г. подразделения ППСО «БАМтрансстрой» выполнили по генподряду на 106,1 %, собственными силами — на 107,2 %. Все основные объекты госзаказа, включая участки Уоян — Ангаракан и Чара — Хани, электрификацию 205 км Забайкальской железной дороги, укладку 22,8 км вторых путей Тайшет — Лена, были введены в срок. Из 29 объектов производственного назначения незавершенными остались четыре — из-за пересмотра трестом «Тындатрансстрой» проектной документации. Не справились с планом подразделения УС «БАМстройпуть, допустившие отставание на 2,7 млн руб.<sup>108</sup>

В 1989 г. строители закончили последний перегон до Витима, был подписан акт Государственной комиссии о приемке БАМа по пусковому комплексу. При этом около 400 объектов оставались не введенными в эксплуатацию. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 4 января 1992 г. № 20 «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали...» сооружение оставшихся объектов возлагалось на госкорпорацию «Трансстрой» с привлечением заинтересованных предприятий и организаций, расположенных в зоне БАМа, которые должны были закончить работы в течение 1992–1995 гг. В числе прочего постановление разрешало финансирование незавершенных объектов БАМа «с учетом удорожаний и компенсаций в пределах общего сметного лимита». Региональным властям предписывалось разработать и осуще-

---

<sup>106</sup> Санжиева Т. Е. Завершение строительства Бурятского участка БАМа... С. 115.

<sup>107</sup> Там же. С. 116.

<sup>108</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1427. Л. 135–136.

ствить программу по ускорению передачи на баланс местных Советов народных депутатов от строительных организаций объектов, не относящихся к их основной деятельности<sup>109</sup>.

Ухудшение социально-экономической обстановки в стране в начале 1990-х гг. не позволило реализовать намеченные постановлением задачи. Лишь с экономической стабилизацией в начале 2000-х гг. основные объекты, включая Северомуйский тоннель, были завершены. Вскоре полная загрузка мощностей БАМа показала его низкую пропускную способность и обнажила острую потребность в реконструкции и модернизации магистрали.

### **Сооружение тоннелей БАМа**

Строительство тоннелей вдоль будущей магистрали стало серьезным испытанием для транспортных строителей, поскольку проходка велась в условиях вечной мерзлоты, соседствующей с термальными источниками, высокой сейсмичности и сложного рельефа. В ходе строительства магистрали были проложены Байкальский, четыре мысовых, Северомуйский, Кодарский, Нагорный и Дуссе-Алинский тоннели. Общая протяженность подземных выработок составила более 90 км.

Самым старым на БАМе является Дуссе-Алинский тоннель длиной 1,852 км. Он пересекает Дуссе-Алинский (Буреинский) хребет Хингано-Буреинского нагорья Хабаровского края. Строительство тоннеля началось в 1939 г. силами заключенных БАМлага и Амурлага. Проходку вели вручную одновременно с западного и восточного порталов. Сбойка тоннеля произошла в марте 1942 г., после чего работы были остановлены и до начала комсомольской стройки почти не велись.

Из-за высокой обводненности породы заброшенный тоннель постепенно оказался полностью заполнен льдом. В октябре 1975 —

---

<sup>109</sup> О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск: постановление Правительства РФ от 4 января 1992 г. № 20 // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901605692> (дата обращения: 20.12.2020).



феврале 1976 г. силами железнодорожных войск УС-31 он был освобожден ото льда с помощью оттаивания или путем механической вырубки глыб. Много времени ушло на разработку повышения водонепроницаемости обделки на припортальных участках, разработку приспособления для обогрева водоотводного лотка, на бетонирование порталов дренажной штольни и устройство нагорной канавы<sup>110</sup>. После укладки пути в начале июня 1977 г. по тоннелю был пущен первый поезд. Сдача объекта в постоянную эксплуатацию произошла спустя еще 5 лет, 4 ноября 1982 г.

Байкальский тоннель протяженностью 6,7 км пересек Байкальский хребет под седловиной перевала Даван на границе Бурятской АССР и Иркутской области. Он сооружался в однопутном исполнении в скальных породах с многочисленными тектоническими зонами разломов в течение 10 лет. Проходчики ТО-12, 19, 21 УС «БАМтоннельстрой» приступили к подготовительным работам по развертыванию промышленной площадки и временных поселков с августа 1974 г. В течение года на перевале был построен рабочий поселок Даван, рядом с восточным порталом — Гоуджекит, в 3 км от западного портала — Гранитный.

В 1976 г. начались горнопроходческие работы, осуществляемые одновременно с западного и восточного порталов, а также в обоих направлениях от вертикального шахтного ствола. За первый год было освоено 7,5 млн руб., в том числе по проходке транспортно-дренажной штольни (ТДШ) с восточного портала на 110 м и шахтного ствола на 102 м<sup>111</sup>.

Первоначально темпы работ были крайне низкими, по 6–8 погонных метров в месяц. Горные выработки велись с применением устаревшей техники, обычными лебедками и тачками. Проходку тормозили несвоевременное строительство притрассовых автодорог, отсутствие стабильных источников энергии, ГСМ, металла для крепежа сводов, щебня и песка из местных карьеров, низкая скорость сооружения шахтных стволов, а также выполнение тоннельщиками большого объема общестроительных работ, в том числе временных поселков для своего обустройства. Проектная документация разрабатывалась Ленинградским филиалом Метротранса, который

---

<sup>110</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 27. Л. 56.

<sup>111</sup> Там же. Д. 13. Л. 45.

не внес своевременно изменения, связанные с расширением фронта работ из-за необходимости сооружения шахтных стволов и дренажных штолен, не решил вопрос о диаметре предпортальных выемок и т. д.<sup>112</sup>

С внедрением импортной техники — буровой рамы «Фурукава» и тепловозной тяги темпы проходки тоннелей резко возросли. В 1977 г. по Байкальскому тоннелю было выполнено работ на 8 млн 622,6 тыс. руб. при плане в 9 млн рублей. Намечалось выполнить по проходке ТДШ 700 погонных метров, по тоннелю — 400 пог. м. Фактически со стороны западного портала было пройдено во временном креплении тоннеля 18 пог. м, ТДШ — 92 пог. м; со стороны восточного портала — 336 и 360 пог. м соответственно<sup>113</sup>. Были установлены первые рекорды по проходке ТО-12 и ТО-19. С 1978 г. к строительству тоннеля был привлечен еще один отряд проходчиков — ТО-21. В октябре 1980 г. была закончена транспортно-дренажная штольня, а в начале 1981 г. произведена сбойка главного тоннеля длиной 6,7 км. Задержка в выполнении целевых задач была связана с несвоевременной поставкой горнопроходческого оборудования. Так, в 1979 г. работы были начаты лишь в третьем квартале<sup>114</sup>. Из-за переноса сроков пуска тоннеля возникла необходимость строительства временного обхода длиной 16,2 км, который был открыт в 1979 г.

Сбойка между первым и третьим тоннельными отрядами состоялась 17 апреля 1980 г., между вторым и третьим — 27 октября 1980 г. Во временную эксплуатацию на тепловозной тяге тоннель был принят 29 октября 1984 г., в постоянную на электровозной тяге — 31 декабря 1985 г.

С июля 1978 г. коллектив ТО-16 начал строительство четырех мысовых двухпутных тоннелей на участке Северобайкальск — Нижнеангарск. Сметная стоимость равнялась 102,2 млн руб., а общая протяженность составила более 5 тыс. м. Длина тоннеля № 1 составила 380 м, № 2 — 1890 м, № 3 — 1634 м, № 4 — 1239 м. На этих объектах были освоены новые методы горнопроходческих работ и бетонирования сводов, внедрена автоматизированная система управления технологическими процессами, 80 % строительно-монтажных работ выполнены хозрасчетным способом. В результате проходка тоннеля № 1 досрочно завершилась в 1981 г.,

---

<sup>112</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 46–47.

<sup>113</sup> Там же. Д. 27. Л. 59.

<sup>114</sup> Там же. Д. 61. Л. 150.

тоннеля № 2 — в 1982 г., а к 1987 г. все четыре мысовых тоннеля были сданы в постоянную эксплуатацию.

Кодарский тоннель, самый высокогорный среди всех тоннелей БАМа, пересекает отрог Кодарского хребта, расположенный на севере Забайкалья. Общая протяженность тоннеля составляет 1,981 км, со вспомогательными выработками — 2,050 км. Сметная стоимость первоначального проекта составила 23,861 млн руб.<sup>115</sup>

К сооружению тоннеля проходчики ТО-12 приступили в октябре 1982 г., а уже к декабрю было пройдено 138 из 150 пог. м тоннеля (92%)<sup>116</sup>. Такое форсирование темпов строительства привело к тому, что при проходке Кодарского тоннеля было допущено отставание во временной и постоянной отделке сводов в 15 м, что являлось нарушением при работе с рыхлыми песчаными породами. По воспоминаниям проходчиков, они видели осыпавшийся свод и неоднократно предупреждали о необходимости его закрепления, но «руководство требовало дырку» и не приняло первоочередных мер (муж., 55 лет, Иркутск, 2005)<sup>117</sup>. Весной 1984 г. в забое тоннеля произошел серьезный обвал, что привело к затягиванию сроков сдачи объекта и сооружению временного обходного пути через Кодарский перевал длиной более 7 км. В итоге тоннель был сдан в эксплуатацию только в 1988 г.

Нагорный тоннель пролегает под Становым хребтом на линии Тында — Беркакит. Его длина составляет 1,239 км. Строительство тоннеля осуществляли проходчики ТО-16 УС «БАМтоннельстрой», дислоцировавшиеся в пос. Золотинка Якутской АССР. К проходке тоннеля рабочие приступили в октябре 1975 г., одновременно с северного и южного порталов. Строительство развернулось в сложных природных условиях вечной мерзлоты и высокой активной сейсмичности, поэтому тоннель стал своеобразной экспериментальной площадкой, на которой апробировались новые технологии и методы строительства. Из-за колебаний температур и активности подземных вод порода хребта оказалась рыхлой, что приводило к частым обвалам свода, обледенениям забоя и прочим проблемам.

---

<sup>115</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 61. Л. 151.

<sup>116</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 653а. Л. 185.

<sup>117</sup> Здесь и далее при цитировании полевых материалов автора в скобках указаны пол, возраст респондента, место и год записи воспоминаний.

В результате проведенной корректировки проекта была увеличена припортальная выемка, которую при проходке стали вместе со сводами укреплять железобетонной коробкой. Отставание в проходке было вызвано отсутствием стабильных источников энергии, недостатком ГСМ и металла для крепежа сводов. Кроме того, Ленинградский филиал Метрогипротранса не откорректировал документацию по Нагорному тоннелю в связи с применением импортных буровых установок<sup>118</sup>. В сентябре 1977 г. были запущены в действие уникальные буровые порталные рамы фирмы «Фурукава» с шестью буровыми машинами, трехметровой глубиной шпуров, которые ускоряли проходку.

В апреле к тоннелю подошел путеукладчик железнодорожных строителей. Чтобы не допустить простоя и нарушения графика укладки дороги, было принято решение о сооружении временного обходного пути протяженностью около 4,4 км. Проходка тоннеля была закончена на четыре месяца раньше намеченного срока, 10 сентября 1977 г., а в четвертом квартале 1978 г. по нему открылось рабочее движение поездов. 31 декабря 1979 г. Нагорный тоннель был введен в постоянную эксплуатацию<sup>119</sup>.

Наиболее сложным оказалось сооружение 15-километрового Северомуйского тоннеля, на котором были заняты пять отрядов тоннельщиков (№ 11, 16, 18, 19, 22, 27) и шахтеры Карагандинского спецшахтуправления. Проходку планировалось вести с двух порталов и четырех шахтных стволов, к которым следовало развернуть навстречу друг другу забои, пробивая, таким образом, хребет одновременно в десяти точках. Однако проходчики столкнулись с непредвиденными трудностями. В декабре 1978 г. работы по проходке тоннеля с западного портала были приостановлены из-за большого притока воды, которая выходила из пробуренных скважин под давлением 17–20 атмосфер. 18 декабря 1978 г. произошел прорыв воды и затопление третьего ствола<sup>120</sup>. Из-за неоднородности пород в забое с включениями неустойчивых фракций песка дальнейшая проходка становилась рискованной, однако прекращена так и не была.

---

<sup>118</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 46–47.

<sup>119</sup> Там же. Д. 61. Л. 151.

<sup>120</sup> Там же. Д. 44. Л. 116.

20 сентября 1979 г. в забое западного портала Северомуйского тоннеля произошел вывал породы. В журнале регистрации несчастных случаев читаем: «В 7.30 забой был осмотрен главным инженером Левит Э. А. и бригадиром Кожемякиным В. В. Нарушений крепи не обнаружено. В 8.15 звеньевой Коротков получил задание и сделал расстановку людей... Примерно в 8.45 произошел выброс 1,5 м<sup>3</sup>, он отогнал машину, чтобы убрать песок. В этот момент произошел мгновенный выброс песчано-водной пульпы и воды под большим давлением, сопровождавшийся большим водопритоком около 25 тыс. куб. м в час в течение семи минут»<sup>121</sup>. В результате произошедшего вывала погибли 7 проходчиков комплексной бригады ТО-18, а также уничтожено горнопроходческое оборудование.

Причиной происшествия стал не учтенный проектом Сибгипротранса тектонический разлом шириной около 500 м, являвшийся древним руслом р. Ангаракан. Бригадир тоннельщиков вспоминает: «В период разведки было пробурено всего десять скважин, ни одна из них не попала в разлом. Одна только водой фонтанировала, это мы своими глазами видели, потому что ездили студентами на практику в Северомуйск. Потом мы космическую съемку смотрели, там хребет, как лицо старика, весь изрезан этими разломами. А тут я не знаю как прозевали! Ну на 15 километров 10 скважин явно недостаточно!» (муж., бригадир тоннельного отряда, с. Баргузин, Бурятия, 2016).

Инцидент довольно скупо освещался в СМИ. 3 октября 1979 г. в газете «Правда Бурятии» появилась статья бригадира ТО-18 А. Скотникова «Чтобы рекорд стал нормой», где вскользь отмечалось, что «проходчики тоннеля столкнулись в недрах горы с потоками термальных вод»<sup>122</sup>. Материал о проходчиках, собранный незадолго до их гибели, был опубликован спустя 8 лет в «Правде Бурятии». В статье Г. Гыпылова «Я пойду с ними на проходку» приводятся слова погибшего во время вывала бригадира В. В. Кожемякина. Отвечая на типичный вопрос журналиста о трудовом героизме, он пророчески произнес: «Вот вы просите рассказать о героических случаях, так это наша будничная работа... А что касается геройства, потом, когда все

---

<sup>121</sup> ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 257. Л. 91–92.

<sup>122</sup> Скотников А. Чтобы рекорд стал нормой // Правда Бурятии. 1979. 3 октября. С. 2.

будет позади, мои ребята, возможно, поймут — были они героями...»<sup>123</sup>

Ангараканская депрессия была преодолена через два года после внедрения ряда инженерно-технических проектов, впервые разработанных в практике мирового тоннелестроения. Были внедрены специальные системы водопонижения, новые химические композиции для закрепления и обделки сводов.

В дальнейшем методом опережающего бурения была обнаружена серия ранее не прогнозируемых, сильно обводненных зон тектонических разломов. Стало понятно, что первоначальный срок сдачи тоннеля в 1986 г. не реален. В 1981 г. было начато строительство первого Северомуйского обхода протяженностью 30 км, который позволил бы обеспечить сквозное движение грузовых поездов в режиме временной эксплуатации. Из-за сильных уклонов (до 40 промилле) по обходу ходили только небольшие грузовые поезда. Движение пассажирских поездов было запрещено. В 1985 г. начались работы по сооружению второго обходного пути длиной 56 км, который включал два обходных тоннеля 1 707 и 752 м и высокие виадуки, в том числе мост над р. Итыкит длиной 360 м и высотой до 35 м (так называемый Чертов мост). 1 ноября 1989 г. по второму обходу прошел первый поезд, что дало возможность принять пусковой комплекс БАМа. Сбойка главного тоннеля произошла 30 марта 2001 г. Последний на трассе БАМа тоннель был сдан в постоянную эксплуатацию 5 декабря 2003 г.

### **Строительство мостов и искусственных сооружений БАМа**

Трасса БАМа пересекала более 3 500 водотоков, в том числе 11 полноводных рек, среди которых — Лена, Витим, Амур, Зея, Олекма, Селемджа, Бурей и др. Сооружение больших, средних и малых мостов вдоль трассы БАМа осуществляли коллективы трех мостостроительных трестов Главмостостроя Минтрансстроя СССР.

В целях обеспечения работ по строительству искусственных сооружений на западном участке БАМа от ст. Лена до ст. Витим, а

---

<sup>123</sup> Гыпылов Г. Я пойду с ними на проходку... // Правда Бурятии. 1987. 17 января. С. 2.

также на вторых путях линии Тайшет — Лена приказом Минтранс-строя СССР № 202 от 9 октября 1974 г. организован трест «Мостострой-9». В середине 1980-х гг. в структуру треста входило 10 мостостроительных отрядов (МО), 2 мостостроительных поезда (МП), управление производственно-технологической комплектации (УПТК), управление механизации, автобаза, учебный пункт, техническая школа. Общая численность работающих составляла 5 782 человека<sup>124</sup>.

Транспортным строителям предстояло ввести в эксплуатацию более тысячи искусственных сооружений, включая крупные, средние и малые мосты, виадуки, водопропускные трубы и прочие объекты. В 1975 г. за 18 месяцев вместо запланированных 36 был построен 418-метровый однопутный железнодорожный мост через Лену. Над возведением моста трудились строители МО-5. В 1977 г. на западном участке были запущены железнодорожные мосты через реки Таюра (МО-44), Киренга (МО-45). Строительство мостов через реки Гоуджекит и Тья осуществляли рабочие МО-52. Мост через Верхнюю Ангару был начат в сентябре 1977 гг. коллективом МО-53.

Одним из наиболее сложных на западном участке стал совмещенный железнодорожный и автомобильный мост через Витим. В 1980 г. МО-97 приступил к возведению автомобильного моста, который благодаря внедренным технологиям был сдан через 10 месяцев вместо 18 по плану. По нему были временно проложены рельсы для доставки грузов на читинский участок стройки и обеспечения укладки «золотого звена». В 1989 г. был сдан железнодорожный мост через Витим протяженностью 567 м.

Кроме возведения мостов через реки транспортные строители участвовали в сооружении виадуков, которые в условиях горного рельефа были очень востребованы. Уникальным инженерно-техническим сооружением стал так называемый Чертов мост — виадук на двухъярусных опорах, проложенный на втором северомуйском обходе над долиной р. Итыкит на высоте 35 м.

Строительство всех мостов на центральном участке БАМа от Витима до Тынды, включая ветку Бам — Тында — Беркамит, а также ряда больших мостов от ст. Тында до реки Зeya было поручено тресту

---

<sup>124</sup> АО УКМО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 310. Л. 8–9.

«Мостострой-10», организованному в конце октября 1974 г. В структуру треста в разгар строительства входили 9 мостотрядов, управленческие механизации, автобаза, УПТК, ЖКО.

На восточном участке БАМа основные работы по сооружению мостов проводились подразделениями «Мостостроя-8». Трест был организован приказом Минтрансстроя СССР 3 декабря 1969 г. № 221 для осуществления работ в Хабаровском крае и Приморье. В его состав были переданы из «Мостостроя-2» МО-26, МП-418, МП-468, МП-802 и МП-808. В феврале 1972 г. отдел снабжения нового треста был реорганизован в контору материально-технического снабжения (КМТС), впоследствии преобразованную в УПТК. Коллектив строителей «Мостостроя-8» возводил мосты и мостовые переходы на восточном участке БАМа через реки Зея, Селемджа, Бысса, Буряя, Амгунь, Герби и др., а также большинство мостов на линии Бам — Тында.

Самым крупным объектом являлся мост через Амур у Комсомольска-на-Амуре протяженностью 1435 м. Строительство моста осуществлялось силами МО-26 с 1970 по 1975 г. в сложных гидрогеологических условиях. Впервые в мировой практике при установке опор было применено реактивно-турбинное бурение скального грунта. Были установлены 304 свай-оболочки. Монтаж больших пролетов производился полунавесным способом, без устройства временных промежуточных опор. При строительстве моста строители не прибегали к использованию кессонов, что также являлось технологическим достижением в мостостроении рассматриваемого периода. Мост был сдан с оценкой «отлично» на 3 месяца раньше установленного срока, и уже 26 сентября 1975 г. по нему прошел первый грузовой поезд, обеспечив сообщение с портами Ванино и Советская Гавань<sup>125</sup>.

Всего за первые 5 лет строительства мостовиками на БАМе построено 1 512 искусственных сооружений, в том числе 41 большой мост. Несмотря на столь внушительные цифры, коллективы мосто-

---

<sup>125</sup> Мосты БАМа. Комсомольск-на-Амуре. Новый мост через Амур. Год 1975-й // Рассказы о БАМе: 1974–1996 гг. URL: <https://dzen.ru/a/Yf5EHcolp28JzdIP?&> (дата обращения: 30.09.2022).



строителей постоянно отставали от плана. В 1980 г. оставались незавершенными 157 объектов, включая 4 крупных моста<sup>126</sup>. Задержки чаще всего были вызваны несвоевременными поставками мостовых конструкций, труб, рельсов и шпал.

При общей высокой оценке качества мостов при сдаче заказчику для искусственных сооружений БАМа были характерны следующие недостатки. При отсыпке конусов скальным грунтом нередко нарушались целостность обмазочной гидроизоляции устоев. Сопряжение земляного полотна с устоями имело просадки из-за плохого качества уплотнения грунта. На многих участках не производились расчистка и укрепление русел. Из-за недостатка блоков опор и пролетных строений подрядчикам приходилось увеличивать объем монолитного бетона, который нередко поступал на стройку низкого качества. Лаборатории по испытанию бетона на местах отсутствовали. Недостаточный геодезический контроль приводил к сдвигу устоев мостов по отношению к оси пути.

Для малых деревянных мостов часто использовалась сырая и не обработанная антисептиком древесина. Интенсивность движения автотранспорта, низкое качество пиломатериала и недостаточная толщина настила нередко приводили к быстрому износу деревянных мостов, что вызывало снижение скорости движения автотранспорта до 5–15 км/ч.

В целом за период ударной комсомольской стройки было построено и сдано в эксплуатацию 4 242 моста, водопропускных и прочих искусственных сооружений. При этом более 90 % мостовых переходов трассы представляли малые и средние мосты, большинство из которых были спроектированы и установлены по уникальным технологиям в условиях вечномерзлотных грунтов и горного рельефа.

### **Энергоснабжение и связь**

Приоритетной задачей первых лет строительства стало обеспечение энергоснабжения и связи в районах прохождения БАМа. Министерство энергетики и электрификации СССР (Минэнерго) по заданию МПС и Минтрансстроя должно было разработать в течение 1974–1975 гг. схемы внешнего энергоснабжения БАМа и рабочие

---

<sup>126</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 88. Л. 3–4.

проекты на строительство линий электропередачи с учетом первоочередного энергоснабжения строительства Байкальского и Северомуйского тоннелей. Постановление «О строительстве БАМа» (1974) возлагало на Минэнерго сооружение линии электропередачи напряжением 110 кВ (в габаритах 220 кВ) от г. Усть-Кут до пос. Нижнеангарск с вводом в эксплуатацию участка Усть-Кут — Байкальский тоннель в 1976 г.; обеспечение временного энергоснабжения от передвижных электростанций площадок прокладки Байкальского и Северомуйского тоннелей; сооружение двухцепной линии электропередачи напряжением 220 кВ Усть-Илимская ГЭС — Коршуниха — Усть-Кут с вводом ее в эксплуатацию в 1976 г.<sup>127</sup>

За 1974–1976 гг. были подготовлены просеки и проведены временные высоковольтные ЛЭП-6 и ЛЭП-10 во всех поселках западного и центрального участков БАМа. Распоряжением Совета министров СССР от 24 ноября 1976 г. № 2560-р и приказом МПС № 3007-пр от 9 декабря 1976 г. Министерству энергетики и электрификации СССР (Минэнерго) определены задания на 1977 г., предусматривавшие строительство ЛЭП-220 на участке Магдагачи — Сковородино — Тында и электропроводных станций – 220 в Сковородино и Тынде.

Монтажные работы осуществляли мехколонны трестов Востоксибэлектросетьстрой и Дальэлектросетьстрой, которые из-за недостаточной технической оснащенности и низкой укомплектованности рабочими кадрами ежегодно допускали отставание по вводу объектов<sup>128</sup>. Так, сооружение ЛЭП-35 на байкальском участке и участке Бам — Тында в 1976 г. было выполнено на 50 %. В 1978 г. на линии Тында — Беркакит целевые задачи по вводу КТП-35/0,4, ТП-35/10, ЛЭП-35+10 кВ на участке Тында — Могот — Нагорный не выполнены из-за многочисленных недоделок и замечаний приемщика. На линии Ургал — Березовка при плане установки 2139 опор было фактически смонтировано лишь 434 (20 %)<sup>129</sup>. В 1979 г. Минэнерго не обеспечило в установленные сроки строительство линий электропередачи Уоян — Северомуйский тоннель и Северомуйский тоннель — Муякан, необходимых для электроснабжения строительства БАМа.

---

<sup>127</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

<sup>128</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 51–52.

<sup>129</sup> Там же. Д. 44. Л. 119.

В 1980 г. по западному участку из 5 подстанций 110 кВ были введены в эксплуатацию три, из 28 подстанций 10/0,4 кВ закончен монтаж 15, в Тынде не введены высоковольтные кабельные линии. По восточному участку на линии Березовка — Комсомольск не были приняты ТП-35/10 кВ в Березовке и Эвороне. По внешнему энерго-снабжению Минэнерго в 1980 г. не задействованы ЛЭП-220 с подстанцией в Березовке, на участке Тында — Дипкун с подстанцией в Дипкуне, на линии Новокиевка — Майский — Февральск с подстанцией в Февральске. С отставанием велось строительство ЛЭП-220 на участке Дондоко — Ургал с подстанцией в Ургале, не начата линия Тында — Хорогочи с подстанцией в Хорогочи<sup>130</sup>.

Одновременно на БАМе осуществлялись работы по обеспечению строящихся объектов связью. К 1976 г. плановые работы по установлению временной радиосвязи были выполнены на 70–80 %; построены временные дома связи на всех планируемых станциях (Лена, Таюра, Ния, Киренга, Улькан, Тында, Сивачкан, Могот); установлена временная телефонная связь от местных телефонных сетей на участке Лена – Кунерма; введена в эксплуатацию Орбита-2 в Северобайкальске; построена магистральная радиосвязь от Лены до Тынды; обеспечена постоянная телефонная связь Дирекции строительства БАМа с отделениями дорог и группами заказчика. К середине 1980-х гг. в основном были завершены внешние сети телефонизации объектов железнодорожного хозяйства, строительство и обустройство домов связи и АТС в притрассовых населенных пунктах.

В результате проведенных работ был электрифицирован только западный участок БАМа от Лены до Таксимо. Проекты по электрификации остальной части дороги разрабатывались и обсуждались уже в постсоветское время в рамках программ по модернизации Транссиба и БАМа в 2000–2010-е гг.

---

<sup>130</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 88. Л. 178.

### 1.3 Непроизводственное строительство

#### Временные поселки строителей

Временные (инвентарные) поселки Минтрансстроя занимали основную долю в составе населенных пунктов зоны БАМа. По первоначальному замыслу в микрорайонах временного жилья должны были размещаться транспортные строители и их семьи в течение времени сооружения того или иного объекта. Однако неконтролируемый рост населения притрассовой зоны, вызванное недостаточной изученностью и проработанностью проекта усложнение производственных задач и, как следствие, затягивание сроков сооружения магистрали привели к резкому обострению жилищного вопроса. В итоге во временном жилищном фонде стали расселять не только строителей, но и железнодорожников, работников организуемых в новых поселениях промышленных предприятий, занятых в производственной сфере лиц, включая сферу обслуживания, образования, здравоохранения, культуры, местного партийного и советского управления.

Уже в первый год строительства магистрали возникла необходимость создания 20 временных поселков для размещения 3 тыс. строителей. ЦНИИСом совместно с Мосгипротрансом, Сибгипротрансом и Ленгипротрансом были разработаны «Методические рекомендации по проектированию временных поселков для транспортных строителей БАМа». Разработку проектов таких поселков осуществляли проектные организации Минтрансстроя на основе заданий на проектирование, утвержденных ГлавБАМстроем и согласованных с МПС. Задание должно было содержать сведения о местоположении поселка, размещаемых в нем строительных организациях, численности и демографическом составе населения, номенклатуре и серии типовых проектов инвентарных зданий, видах инженерного оборудования.

Временные поселки предусматривалось застраивать благоустроенными зданиями, со всеми видами инженерного оборудования по единому принципу проектирования. При необходимости размещения на одной строительной площадке нескольких строительных организаций их жилые комплексы предписывалось объединять в один

поселок для уменьшения осваиваемой территории и сокращения объектов соцкультбыта. Временные базовые поселки следовало размещать в соответствии с проектом организации строительства БАМа через 50–60 км, в увязке с месторасположением проектируемых постоянных поселков и уже существовавших населенных мест.

В зависимости от местных условий предусматривались различные комбинации взаимного размещения временных и постоянных поселков:

- 1) на резервной территории железнодорожного поселка;
- 2) на свободной территории, непосредственно примыкающей к селитебной территории железнодорожного поселка;
- 3) на свободной территории за пределами постоянного поселка.

Окончательный выбор варианта размещения оставался за подрядчиком, но номинально требовал технико-экономического обоснования. В основе выбора места лежали природно-географические условия территории, транспортно-логистические и производственные особенности, личные предпочтения руководителей строительных подразделений. Чаще всего микрорайоны временного жилья располагались вблизи от строящихся объектов на территориях, предназначенных для возведения стационарных поселков. В случае концентрации большого количества подрядчиков на одном участке их временные поселки размещались на свободной территории, непосредственно примыкающей к будущему железнодорожному поселку либо за его пределами.

При разработке планировки временных поселков предписывалось предусматривать функциональное зонирование территории, принцип компактной застройки путем объединения жилых домов в группы по признакам однотипности конструктивных решений и санитарно-технических обустройств. Здания культурно-бытового назначения следовало размещать в общественном центре поселка с организацией площади для проведения торжественных мероприятий. Местоположение здания пожарной охраны следовало выбирать с учетом оптимального радиуса обслуживания жилой и производственной зон из расчета: 1 автомобиль на население до 1000 человек, 2 автомобиля — от 1000 до 5000 человек. Детские дошкольные и школьные учреждения предписывалось располагать на изолированных озелененных участках, территориально тяготеющих к центру по-

селка. Производственные предприятия различных строительных организаций было рекомендовано размещать на одной площадке. При-  
трассовая магистральная автодорога не должна была пересекать по-  
селок, а проходить по его окраине<sup>131</sup>.

В «Методических рекомендациях...» уровень комфортности временных поселков был занижен, что было вызвано соображениями удешевления и ускорения их сооружения. Жилые дома на первое время допускалось обеспечивать водой из водоразборных колонок, предусматривались проектирование дворовых отапливаемых уборных, установка отопительных печей на твердом топливе для домов, не оборудованных теплоснабжением<sup>132</sup>.

По мере расширения фронта работ в одном населенном пункте подразделения ГлавБАМстроя формировали свои обособленные поселки, без взаимной увязки друг с другом и с постоянным поселком. Временные поселки часто дислоцировались на расстоянии 2–3 км друг от друга. Местные жители называли их по базовому предприятию, например поселок МК-163 назывался Мехколонна или 163-я. Визуально такие микрорайоны одного города или поселка воспринимались как отдельные населенные пункты.

Для застройки временных поселков предусматривалось применение типовых проектов различных серий жилых домов, дифференцированных в зависимости от этажности и конструкций по зонам, краям и областям, а также в зависимости от размеров и характера населенных пунктов. Планировалось использовать передвижные, сборно-разборные и контейнерные здания общежитий, домов квартирного типа, а также жилых комплексов с помещениями культурно-бытового назначения. Всего было разработано 188 проектов жилых домов и блок-секций для различных условий строительства с разными вариантами архитектурных решений фасадов и с учетом сейсмичности, наличия вечной мерзлоты и других осложняющих условий<sup>133</sup>.

Вместе с тем, эксперты считают, что технологическая подготовка жилищного строительства была недостаточной. Временные

---

<sup>131</sup> Собченко М. С., Черкашин Н. К. и др. Проектирование и строительство временных поселков на БАМе // Транспортное строительство. 1976. № 8. С. 16–18.

<sup>132</sup> Розанов И. С., Пекер Я. Д. Проблемы совершенствования поселков для строителей БАМа // Транспортное строительство. 1978. № 12. С. 18–21.

<sup>133</sup> БАМ: строительство, хозяйственное освоение... С. 120.

поселки строителей следовало обеспечивать трейлерами, сборно-разборными домами и блок-комнатами, основанными «на применении современных легких конструкций высокой степени заводской готовности и требующих минимальных затрат труда и времени для монтажа на строительной площадке»<sup>134</sup>. Такие строительные системы были широко распространены в мире, поэтому можно было обойтись без длительной их разработки, закупив лицензии или комплектные предприятия. В качестве опытных образцов мобильные модули были разработаны и даже производились малыми сериями многими предприятиями страны.

Жилищами для первых десантов строителей служили армейские палатки, вмещавшие по 30–40 жильцов. Недостаток палаток приводил к частому переуплотнению имевшихся. Например, в 1975 г. в пос. Новый Уоян для ночлега грузоперевозчиков была выделена одна утепленная палатка на 40 человек, в которой обычно располагалось до 100 рабочих<sup>135</sup>. В результате многие водители вынуждены были ночевать прямо в машинах.

Вагон-дома, или вагончики, как их называли строители не только в личных беседах, но и в официальных документах, считались у первых строителей более высоким по рангу жильем, чем палатки. Переезд в вагончик часто воспринимался как улучшение жилищных условий. Это было связано с возможностями утепления и обустройства такого жилья. Стены обшивались жестяными листами или рейкой, в качестве теплоизоляционного материала использовались пенопласт, пластик, древесные опилки и другие отходы стройки.

Чаще других в архивных документах фигурируют автовагоны серий ППВТ-10 и ВПТ-8, «улучшенные вагоны с электрообогревом» ОП-6АМ, а также вагоны КСО (прорабские вагончики). В ежегодных кадровых отчетах строительных трестов и управлений указывалось число работников, проживавших в вагонах. При этом отдельному учету подвергались «семейные» вагончики (выделенные на одну или несколько семей) и «холостяцкие» вагончики, именуемые также вагонами-общежитиями. Например, в 1981 г. из 14 тыс. работников Нижнеангарсктрансстроя и членов их семей 2669 человек проживали в семейных автовагончиках, 102 — в холостяцких, 327 — в вагонах

---

<sup>134</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 69.

<sup>135</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1646. Л. 101.

КСО<sup>136</sup>. Кроме того существовали вагоны-столовые, вагоны-бани, вагоны-прачечные, вагоны-клубы и т. д.

Перестроенные под стационарные здания вагончики или другие приспособленные под жилище постройки на БАМе часто именовались балками и «засыпухами». Словом балок на севере было принято обозначать передвижные домики на полозьях или вагончики. Однако на сибирских стройках под балками понимали как утепленные или расширенные пристройками жилые вагончики, так и любое самостоятельно возведенное жилье, включая небольшие домики из бруса (брусовой или брусчатый балок).

«Засыпухой» (засыпушкой, насыпнушкой) называли каркасно-засыпные дома с двойными дощатыми стенами, между которыми помещался теплоизоляционный материал, чаще всего древесные опилки, угольный шлак, грунт. В повседневной жизни слова «балок» и «засыпуха» использовались как синонимы: «Балки строились засыпухой, то есть делали как бы опалубку, досками забивали толщину и эту толщину заполняли или опилками, или шлаком» (жен., 60 лет, Нижнеангарск, 2004). Поскольку и те и другие были нелегальными или полунелегальными самовозведенными постройками, со временем балками стали именовать любой самострой.

Оценить долю балков в жилом фонде временных поселков строителей довольно сложно, так как данная жилплощадь не включалась в официальные отчеты по жилищному строительству. Однако некоторые организации периодически вносили в сведения по обеспеченности своих работников жильем данные об «индивидуальном строительстве». Например, в отчетах треста «Мостострой-9» до 1980 г. каркасно-засыпные дома учитывались в группе временных построек, где составляли около 12 %<sup>137</sup>. С 1981 г. данный вид жилья стал учитываться в группе капитальных благоустроенных вместе с брусчаторубленными домами<sup>138</sup>.

Самым распространенным жильем во временных поселках являлись сборно-разборные (сборно-щитовые) дома, прозванные на

---

<sup>136</sup> АО СБ. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 158. Л. 93.

<sup>137</sup> Архивный отдел Администрации Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области (АО УКМО). Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 112. Л. 64.

<sup>138</sup> АО УКМО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 206. Л. 37.



БАМе «щитовухами» (щитовушками, щитовками). Щиты, состоящие из двух листов фанеры, между которыми размещалось стекловолокно, легко монтировались и демонтировались, что, по замыслу проектировщиков, было призвано обеспечить мобильность транспортных строителей. Из щитов собирались не только жилые дома и общежития, но также школы, больницы и прочие объекты временной социальной инфраструктуры. Данный тип зданий был настолько типичным для ударной комсомольской стройки, что в других регионах обозначался как дома серии «БАМ»<sup>139</sup>.

Фактически в населенных пунктах БАМа использовалось несколько серий сборно-разборных домов. В первые два года на стройку поставлялись дома серий ИП-420/11 и ОЩ-60А, температурный уплотнитель в которых позволял сохранять минимальное тепло в помещении при 30° мороза. В районах стройки температура могла опускаться до минус 50°, что делало данные постройки непригодными для проживания. После многочисленных жалоб Минтрансстрой командировал на Бирюсинский и Хорский ДОКи «ответственных представителей» для организации выпуска зданий, рассчитанных на более низкие температуры<sup>140</sup>. Выпуск новых, утепленных домов планировалось начать в сентябре 1974 г., однако из-за срыва в поставке сырья (Минлеспром не поставил 26,4 тыс. кв. м древесины) производство домов 161-й серии удалось наладить только к концу 1975 г.<sup>141</sup>

Качество сборно-щитовых построек повсеместно оставалось низким. Из-за больших морозов сборно-щитовые дома в шутку называли «сборно-щелевыми». Причинами такой ситуации были заводской брак комплектующих или повреждения, полученные при транспортировке, а также дефицит стройматериалов, перебои в поставках. Щитовые дома неоднократно демонтировались и собирались заново на новом месте по мере передислокации рабочих с одного строительного участка на другой. Сказывалось также недобросовестное выполнение монтажных работ строительной организацией.

---

<sup>139</sup> Авимская М. А. Жилищное обеспечение железнодорожных строителей на Тюменском севере (середина 1960-х — середина 1980-х гг.) // Север России: стратегии и перспективы развития: материалы II Всероссийской научно-практической конференции. Сургут: Изд-во Сургут. гос. ун-та, 2016. Т. 1. С. 182–185.

<sup>140</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1114. Л. 45.

<sup>141</sup> Архивный отдел Администрации города Братска (АО ГБ). Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 174. Л. 93–98.

Наиболее комфортабельными во временных поселках строителей считались брусчатые и рубленые дома, которые в большинстве бамовских поселков строились в малом количестве. Первоначально такие дома обогревались печным способом и не имели благоустройства. С развитием временных инженерных сетей они подключались к тепло- и водоснабжению. Однако их строительство долгое время находилось под негласным запретом. Стройбанк требовал возводить жилые дома только сборно-разборных серий, мотивируя такую позицию необходимостью быстрой передислокации временных поселков вслед за укладкой железнодорожного пути, хотя строители утверждали, что при необходимости дома из бруса могли так же легко разбираться и переноситься на новое место.

Оценивая временный жилищный фонд в целом, следует отметить, что основную долю в его структуре занимали сборно-разборные дома, в которых размещалось более половины совокупной жилплощади и проживала большая часть бамовцев. Именно щитовые дома формировали архитектурный ландшафт временных поселков строителей. На втором месте располагались слабо отраженные в статистике каркасно-засыпные дома, балки и переоборудованные в стационарные здания вагон-дома, прочие самовозведенные жилые постройки. Об объемах этого сегмента мы можем судить по количеству «первичных» жилых вагонов, находящихся на учете строительных организаций, а также по содержащимся в отчетах отдельных предприятий или населенных пунктов сведениям. Третью группу составляли брусчатые и рубленые дома, многие из которых по своему качеству и срокам эксплуатации должны относиться к капитальным постройкам. Однако, будучи размещенными во временных поселках, они не предусматривались генпланами постоянных населенных пунктов и с развитием последних подлежали сносу, как и прочие «временки».

### **Капитальное жилищно-гражданское строительство**

Возведение постоянного жилого фонда, рассчитанного, прежде всего, на железнодорожников, а также на тех, кто впоследствии будет участвовать в хозяйственном освоении прилегающих территорий, осуществлялось строительными организациями шефских республик, краев и областей. Каждая шефская организация

разрабатывала генплан поселения, заботилась об особом архитектурном облике зданий, стремясь придать ему национальные черты.

Для подготовки проектов постоянных поселков институтом ЛенНИИГрадостроительства при участии ЛенЗНИИЭПа и ЦНИИСа Минтрансстроя СССР были составлены «Рекомендации по проектированию населенных мест БАМа», содержащие единые требования к архитектурно-планировочной организации населенных пунктов. Среди них выделялись максимальная компактность и плотность застройки, четкая функциональная структура, ясность архитектурно-планировочной композиции. Основными элементами типового населенного пункта должны были являться железнодорожная станция, промышленная зона, общественный центр и жилые кварталы. Данные зоны должны были соединяться четкими осями — улицами. Проектировщикам было рекомендовано максимально кооперировать все виды обслуживания в едином торгово-общественном центре (ТОЦ) с размещением последнего в центре поселка — на главных путях движения к производственной зоне и вокзалу.

Такое функционально-зональное разделение должно было позволить сконцентрировать общественно-бытовые услуги в нескольких местах, расположенных на незначительных расстояниях друг от друга. Требования Госстроя и Госгражданстроя фактически вступали в противоречие с традицией устройства больших открытых пространств, характерных для большинства новых и молодых городов в СССР.

С учетом демографических особенностей зоны БАМ в СНиП «Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов» внесены дополнения, в которых для городов-новостроек предусматривалось первоочередное строительство яслей и детских садов, поликлиник, родильных домов, детских больниц, учреждений культуры и спортивных сооружений по нормам, установленным для расчетного срока строительства.

Дома должны были строиться «из унифицированных изделий, иметь повышенный уровень комфорта и северный характер архитектуры с дифференцированными размерами оконных проемов, хорошей прорисовкой входов, крылец, деталей вентилируемого подполья и ярким цветовым решением»<sup>142</sup>.

---

<sup>142</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 121.

Верхний предел общей площади в данных проектах планировался для двухкомнатных квартир 60,5 кв. м вместо 47–52, трехкомнатных — 74,8 вместо 67, четырехкомнатных — 99 вместо 80–84. Обсуждалось также строительство деревянных одно- и двухэтажных домов заводского изготовления с приусадебными участками, которые позволяли рационализировать схему организации поселкового строительства, с самого начала приступив к созданию постоянных поселков и снизив сметную стоимость жилищного строительства за счет сокращения затрат на временные сооружения<sup>143</sup>.

Однако до внедрения среди названных проектов были доведены только единичные разработки. Многие проекты были выполнены без учета природно-климатических условий отдельных районов строительства, в первую очередь мерзлотных грунтов и высокой сейсмичности. Нередко они не отвечали современным градостроительным требованиям и не обеспечивали надлежащего архитектурно-художественного облика будущих городов и поселков. Наконец, большинство проектов предполагали использование материалов и конструкций, которые либо не производились на домостроительных предприятиях страны, либо изготавливались в ограниченном количестве<sup>144</sup>.

В итоге одной из самых распространенных в населенных пунктах БАМа стала серия крупнопанельных домов ИС-122. После ряда усовершенствований в ней были учтены климатические, мерзлотные и сейсмические условия местности. В квартирах предусматривался повышенный уровень комфорта: общая площадь на 10 % превышала нормы для средней полосы РСФСР, высота этажа составляла 3 м, площадь кухни-столовой — не менее 9 кв. м, имелись встроенные шкафы «для сушки одежды и обуви». Также ЛенЗНИИЭПом были подготовлены проекты крупноблочных жилых домов и блок-секций серии ИС-123, массовое строительство которых было осуществлено в г. Нерюнгри.

По данным ГлавБАМСтроя на участке Усть-Кут — Тында из проектируемого объема капитального жилья площадью в 500 тыс. кв. м около 70 тыс. кв. м приходилось на 122-ю серию, 30 тыс. кв. м — на

---

<sup>143</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 121.

<sup>144</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 39. Л. 37–38.

135-ю серию, 140 тыс. кв. м — на московскую крупнопанельную серию, а остальные 250 тыс. кв. м были ориентированы на кирпичные здания по причине недостатка панельных конструкций<sup>145</sup>.

В ходе застройки у домов серии 122 было обнаружено много недостатков: сложная конфигурация наружных стен, отсутствие лоджий и балконов, усложнение конструкции стыков панелей, приводившее к перерасходу металла, снижение теплотехнических качеств дома, рост трудозатрат как в заводских условиях, так и на стройплощадке. Проектировщики разработали жилые дома с плоскими крышами, которые во время дождей и при таянии снегов превращались в огромные резервуары для сбора воды. Водостоки, спроектированные как вертикальные трубопроводы в стенах зданий, часто не справлялись со своими функциями, так как либо перемерзали в условиях низких температур, либо быстро засорялись пылью и мусором.

Многоэтажная застройка практиковалась преимущественно в городах. В большинстве поселков при железнодорожных станциях планировалось возведение двухэтажных 12-квартирных и четырехэтажных 18-квартирных домов.

В целом динамика капиталовложений и выполнения плана строительно-монтажных работ по жилищно-гражданскому строительству отражена в таблицах 2–9 Приложения 1.

До начала 1980-х гг. строительство капитального жилья велось в незначительных объемах, так как основной задачей являлось обустройство временных поселков транспортных строителей и сооружение основного объекта — железной дороги. По данным Минтрансстроя за 1974–1980 гг., на БАМе было введено 1464 тыс. кв. м жилья, из них в постоянном исполнении — 274,5 тыс. кв. м (18,7 %) <sup>146</sup>.

С середины 1980-х гг. строительные организации начали наращивать темпы возведения жилых зданий в постоянном исполнении, что было вызвано приближением сроков сдачи пускового комплекса БАМа. По скорректированным проектам предусматривался ввод в эксплуатацию жилых домов общей площадью более 1,3 млн кв. м. Несмотря на выполнение плановых заданий по вводу жилья всеми строительными организациями на 105–110 % (1986–1987 гг.), заня-

---

<sup>145</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 137. Л. 40.

<sup>146</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 97.

тые в возведении капитального жилья шефские организации с поставленными задачами не справлялись. Например, в 1987 г. отставание по шефским коллективам из РСФСР составило более 47 млн руб. Строители Краснодара справились с заданием на 76 %, Волгограда — на 82 %, Пензы — на 88,3 %, Ставрополя — на 88,7 %, Челябинска — на 91,4 %, Тулы — на 93,2 %, Саратова — на 95,4 %, Ростова — на 96,7 %. В результате в 1988 г. Минтрансстрой разработал график завершения строительства и ввода поселков в эксплуатацию, по которому шефским организациям надлежало освоить 137,4 млн руб. и ввести 150 тыс. кв. м жилья. Достижение этих показателей позволяло ввести 1044 тыс. кв. м жилого фонда, выполнив жилищную программу БАМа на 79,7 %. Строительство оставшихся объектов предполагалось завершить в 1990–1991 гг.<sup>147</sup>

По мере увеличения жилого фонда количество неудовлетворенных жилищными условиями не сокращалось, а по некоторым районам и категориям респондентов росло. Обследования общественного мнения, проведенные на западном участке стройки в 1983–1985 гг., показали, что жилищными условиями не были удовлетворены 45,7 % молодых и 40,2 % строителей старших возрастных групп. Среди семейных работников данный показатель составил 45,1 %, среди несемейных — 38,1 %<sup>148</sup>. По данным опроса, проведенного в 1984 г. на центральном участке БАМа, жилищными условиями было удовлетворено 43,5 % молодых респондентов, не удовлетворено — 49,5 %. Более 80 % лиц, которые в период опроса не намеревались длительное время работать на строительстве железной дороги, отметили, что при условии обеспечения их современными жилищными условиями они остались бы на стройке на более длительный срок, а при определенных обстоятельствах могли бы постоянно жить в этой местности<sup>149</sup>.

В районных архивах и печатных СМИ встречается очень много претензий к качеству построек, выполненных шефскими организациями. Начальник ПМК «ЛенинградБАМстрой» В. А. Анисимов вспоминал: «Вина здесь не столько лежит на ленинградских проектировщиках, сколько связана с общими недостатками отечественного

---

<sup>147</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7000. Л. 20.

<sup>148</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 94.

<sup>149</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 85.

проектирования промышленно-гражданских объектов в экстремальных условиях, порой некачественной отделкой конструкций на предприятиях и, наконец, с деформациями, которым нередко подвергались в дороге перевозимые конструкции»<sup>150</sup>.

Широкий резонанс в местных СМИ вызвало состояние капитального жилья в Новом Уояне. Репортер газеты «БАМ» А. С. Кривой писал: «Возьмем, к примеру, литовские дома, построенные на станции Уоян... Снаружи они красивые, нарядные, как игрушки. Но я-то, инспектор, знаю, что через год-два эти дома начнут медленно и постепенно разрушаться, сыпаться, облезать изнутри. Потому что технология строительства нарушалась с самого начала»<sup>151</sup>.

В Кунерме в 4 капитальных домах протекли крыши и обвалились потолки, в 5 домах не установлены батареи. Скважины для питьевой воды были пробурены на одном уровне глубины с озером, куда сбрасывались нечистоты от свиарника. Председатель Казачинско-Ленского райисполкома отмечал: «У жителей поселка сложилось мнение, что поселок брошен на самовыживание, тем более, что единственное место, куда можно было выйти, — это клуб, и тот закрыт пожарными и СЭС»<sup>152</sup>.

Чтобы сократить количество замечаний к качеству строительства со стороны проверяющих органов, руководители строительных предприятий обращались в проектные институты для согласования замены комплектующих и стройматериалов, проводили обучение своих работников. Во второй половине 1980-х гг. возникла практика включения в приемочные комиссии представителей жильцов сдаваемого дома<sup>153</sup>. Однако коренным образом изменить ситуацию строители не могли в силу системных недостатков в организации строительства.

Прежде всего, на качестве сказывалось форсирование сроков сдачи объектов ради досрочного выполнения планов, поощряемое партийно-государственными органами. Фундаменты домов повсеместно укладывались на мерзлый грунт, что приводило к появлению

---

<sup>150</sup> Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / редактор-составитель П. Л. Натаев. Улан-Удэ: Респ. тип., 2005. С. 220.

<sup>151</sup> Кривой А. С. БАМ от А до Я. Иркутск: Вост.-Сиб. издат. компания, 2004. С. 140.

<sup>152</sup> Архивный отдел Администрации Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской области (АО КЛМР). Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 514. Л. 136.

<sup>153</sup> АО КЛМР. Ф. Р-38. Оп. 1. Д. 93. Л. 7.

трещин, использование непросушенных и не обработанных антисептиком пиломатериалов вызывало гниение полов, перекрытий и кровли, в результате чего уже через год после сдачи здания нуждались в капитальном ремонте.

На качество построек влияла неритмичность или некомплектность поставок строительных материалов. Например, по договору Братскгэстрой был обязан ежегодно поставлять ЛенаБАМСтрою по 6 тыс. кв. м жилья, но фактически выдал за 3 года всего 9,8 тыс. кв. м и не выполнил обязательство по поставкам 2 млн шт. кирпича. Тулунский стеклозавод недопоставил 1700 кв. м оконного стекла. Братский завод ЖБИ осуществлял поставку КПД 125-й серии, нарушая технологическую последовательность (крыша раньше цоколя)<sup>154</sup>.

Много претензий у строителей вызывало качество поставляемых стройматериалов. Поступавшие из разных областей страны железобетонные изделия (ЖБИ), кирпич, лакокрасочные материалы часто требовали дополнительных мероприятий для использования в строительстве: усиления кирпичной кладки, подгонки по месту установки железобетонных панелей и оштукатуривания их поверхностей, что вызывало дополнительные затраты и ухудшало качество построек<sup>155</sup>. Не соответствовали ГОСТам кирпич Красноярского кирпичного завода, ЖБИ Тайшетского комбината стройиндустрии и т. д.

Затягивание сроков сдачи и заселения домов являлось также последствием некомплексного подхода к застройке жилых микрорайонов стационарных поселков. По оценкам архитекторов, строительство инженерных сетей и сооружений отставало от жилья на два-три года.

Таким образом, в формировании капитального жилого фонда населенных пунктов БАМа наблюдалось много схожих тенденций с процессом возведения временного жилья: отставание от темпов роста численности населения, перебои в поставках строительных материалов и финансировании стройки, приоритет количества возводимого и сдаваемого жилья над его качеством, низкое качество сдаваемого жилья и высокая потребность в его ремонте, использование временных коммунальных сетей и т. д. В то же время, в отличие

---

<sup>154</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 459. Л. 102–110.

<sup>155</sup> Там же. Д. 513. Л. 19.



от «временок», монтаж которых занимал несколько дней, строительство постоянного жилья осуществлялось в течение длительного времени, к тому же возводилось оно преимущественно шефскими строительными организациями и не предназначалось для размещения в нем работников организаций-подрядчиков.

#### **1.4 Проблемы финансирования и организация снабжения стройки. Обеспечение проектно-сметной документацией**

##### **Финансирование**

Постановление «О строительстве БАМа...» (1974) определяло на 1975–1980 гг. объем капитальных вложений в строительство БАМа в размере 3570 млн руб. (в том числе на строительные-монтажные работы 2920 млн), на строительство второго пути железнодорожной линии Тайшет – Лена в размере 270 млн руб. (в том числе на строительные-монтажные работы 230 млн) и линии Бам — Тында — Беркакит в размере 450 млн руб. (в том числе на строительные-монтажные работы 395 млн)<sup>156</sup>. Распределение средств по годам получило детальную проработку только на первые три года, на 1978–1980 гг. объем средств был рассчитан по средним величинам (таблица 10 Приложения 1). Для обеспечения финансирования проекта Стройбанком СССР была образована контора в районе строительства и отделения в местах дислокации строительных организаций.

Финансирование работ осуществлялось в порядке, установленном п. 19 постановления Совета министров СССР от 30 ноября 1966 г. № 1000 «О государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1967 год», в соответствии с которым финансирование «отдельных, имеющих особое значение для народного хозяйства объектов» должно производиться в пределах их сметной стоимости «независимо от годовых ассигнований по утвержденному плану

---

<sup>156</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

капитальных вложений, с предоставлением для этих строек по мере необходимости банковского кредита»<sup>157</sup>.

Поскольку проект БАМа отсутствовал в плане XI пятилетки, с 1975 г. объем капитальных вложений на строительство БАМа должен был предусматриваться в народнохозяйственных планах отдельной строкой. На 1974 г. дополнительно к основной смете предусматривалось выделение Минтрансстрою 30 млн руб. на осуществление подготовительных работ, развертывание временных поселков строителей, приобретение оборудования и инвентаря, организацию ГлавБАМстроа и прочих линейных структур из резервного фонда Совета министров СССР<sup>158</sup>.

В 1975 г. объем капиталовложений составил 263 млн руб., в том числе 233 млн основных средств и 30 млн дополнительных<sup>159</sup>. В сметах на строительство МПС и Минтрансстрою разрешалось включать расходы на строительство объектов производственной базы, на научно-исследовательские работы, связанные со строительством (0,2 % общей стоимости проекта), на обустройство сети вертолетных площадок для обеспечения доставки грузов, на выплату единовременных пособий работникам, направляемым на строительство БАМа, на их переезд к месту работы. Постановление «О строительстве БАМа...» (1974) устанавливало норматив по строительству временных сооружений в размере 15 % от общей сметы и средства на непредвиденные затраты в объеме 10 %.

Данные лимиты давали подрядчикам возможность ускорять строительные работы и перевыполнять плановые показатели в соответствии с требованиями партийных и советских органов за счет перераспределения финансовых средств на приоритетные объекты и пересодержание рабочей силы. Также статья на непредвиденные затраты позволяла компенсировать трудности, вызванные низкой степенью изученности природно-климатических и геологических условий

---

<sup>157</sup> О государственном плане развития народного хозяйства СССР на 1967 год: постановление Совета министров СССР от 30 ноября 1966 г. № 1000 // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/usr\\_6497.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_6497.htm) (дата обращения: 20.03.2021).

<sup>158</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

<sup>159</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 25. Л. 11.

строительства и недостаточной технико-технологической подготовленностью работ.

В итоге уже к концу 1975 г. заказчик был вынужден констатировать, что «при общих положительных итогах по стройкам БАМа в 1975 г. серьезным недостатком является допущенное недовыполнение намеченных объемов по основным видам работ и значительное перевыполнение их по временным сооружениям». Если превышение общего плана составляло по итогам года 16,7 %, то по прочим работам было израсходовано средств на 92 % сверх плана<sup>160</sup>.

В 1976 г. объем финансирования составил 489,3 млн руб., в том числе 338,1 млн поступило от МПС, а 151,2 млн — бюджетные ассигнования. Дополнительно были привлечены средства по кредиторской задолженности — 0,7 млн руб., амортизационным отчислениям — 0,6 млн. Кроме того, сверх плана МПС выделило 24,5 млн руб. Из всей суммы финансирования за вычетом средств, направленных на погашение ссуд за 1975 г., было использовано на капитальные вложения и выдачу оборотных средств во временное пользование 463,6 млн руб.<sup>161</sup>

В 1977 г. на строительство БАМа было выделено 461,825 млн руб. От МПС было получено 157 803 тыс. руб., основные бюджетные ассигнования составили 241 022 тыс. руб., дополнительные бюджетные ассигнования из резерва Совета министров СССР — 63 000 тыс. руб. В сравнении с планируемыми в постановлении «О строительстве БАМа...» (1974) объемами подрядчик не получил 240 млн руб., в том числе МПС не перечислило 44 млн руб.<sup>162</sup> Таким образом, на начальном этапе строительства объем капиталовложений соответствовал плановым показателям. В 1977 г. на строительство БАМа было выделено гораздо меньше средств, чем намечалось.

Данная тенденция прослеживалась и в последующие годы. На 1978 г. объем капиталовложений составил 422,2 млн руб. вместо запланированных 721 млн. На проведение строительно-монтажных работ было выделено 343 млн руб., из которых 341,9 млн были направлены Минтрансстрою, 1,1 млн — Минэнерго<sup>163</sup>.

---

<sup>160</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1646. Л. 48.

<sup>161</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 57–58.

<sup>162</sup> Там же. Д. 27. Л. 47.

<sup>163</sup> Там же. Д. 40. Л. 8–9.

Постановлением «О мерах по обеспечению строительства БАМ» (1979) были скорректированы сроки окончания строительства и представлены новые объемы капитальных вложений на период 1980–1988 гг. (таблица 11 Приложения 1). Общий объем финансирования должен был составить 7 190 млн руб. (включая 5 810 млн на строительно-монтажные работы), без учета капитальных вложений, выделяемых Минтрансстрою для приобретения деталей инвентарных зданий<sup>164</sup>. При этом предусмотренный на 1980 г. объем вложений был на 143,5 млн руб. меньше, чем по постановлению 1974 г.

В течение 1980–1981 гг. фактическое финансирование соответствовало принятым в постановлении лимитам, однако с 1982 г. ежегодный объем вложений стал уменьшаться. Лишь в 1984 г., чтобы открыть сквозное движение по магистрали, объем капитальных вложений был увеличен, но в следующем году финансирование снова сократилось, опустившись ниже уровня 1983 г.<sup>165</sup>

Объем капитальных вложений на 1985–1990 гг., установленный постановлением «О мерах по дальнейшему строительству БАМ» (1985), составил 3282 млн руб., включая 2 714 млн на осуществление строительно-монтажных работ (таблица 12 Приложения 1). В примечании к приложению о распределении средств по годам оговаривалось, что «лимиты капитальных вложений уточняются Госпланом СССР при подготовке проектов планов в соответствии с переутвержденными проектами на строительство участков магистрали»<sup>166</sup>. Объем средств, предусмотренных на 1985 г., сокращался, по сравнению с 1979 г., на 295 млн руб., с 1986 г. — на 226 млн, с 1987 г. — на 76,6 млн руб.<sup>167</sup> С 1988 г. капиталовложения стали наращиваться: необходимо было ликвидировать накопившееся отставание и ввести магистраль в постоянную эксплуатацию к новому сроку – в 1989 г. По уточненным проектам было увеличено финансирование производственной сферы на 86 млн руб., что составило 106,7% от первоначально установленной сметной стоимости. Фактически в 1986–1988 гг. на строительство социальных объектов выделялось денег

---

<sup>164</sup> О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 23 августа 1979 г. № 798...

<sup>165</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 76–78.

<sup>166</sup> О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651...

<sup>167</sup> Там же.

меньше, чем предусматривалось: в 1986 г. было направлено 349,4 млн руб. из 420 млн по плану, в 1987 г. — 379,7 из 411,8 млн руб. соответственно<sup>168</sup>.

Таким образом, по приблизительным оценкам экспертов, суммарные фактические капитальные вложения в строительство БАМа составили 8,934 млрд руб. Потери от переноса срока окончания строительства БАМ по сравнению с намечавшимся в 1979 г. составили около 0,8 млрд руб.<sup>169</sup>

Уменьшение финансирования БАМа было обусловлено нехваткой ресурсов на капитальные вложения в народном хозяйстве страны, вызванной удорожанием проекта, низкой рентабельностью и отсутствием гибких экономических механизмов управления строительством.

Ежегодно удорожание себестоимости строительно-монтажных работ составляло 1,5–3 %<sup>170</sup>. В числе главных причин этого явления Стройбанк называл бесконтрольное расходование средств, неудовлетворительный учет затрат на производство, отсутствие внимания руководства трестов к экономическим вопросам, недостатки в эксплуатации ЖКХ временных поселков строителей, наличие организаций с небольшим объемом работ, выполняемых собственными силами.

Архивные документы свидетельствуют, что ежегодное перевыполнение планов строительно-монтажных работ достигалось, в первую очередь, за счет пересодержания рабочей силы. В начальный период строительства в целом по организациям Минтрансстроя на БАМе было сконцентрировано рабочих на 32,8 % больше плана, а по ГлавБАМстрою — на 45,8 %<sup>171</sup>. В дальнейшем данный показатель снизился до 22–26 %, что также создавало значительную нагрузку на бюджет проекта<sup>172</sup>.

Следствием такого переизбытка рабочих являлось опережение темпов роста производительности труда темпами роста зарплаты более чем на 20 %, что вело к перерасходу фонда оплаты труда. Так, в 1976 г. перерасход фонда заработной платы составил 3,2 млн руб., в

---

<sup>168</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7000. Л. 10.

<sup>169</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 79.

<sup>170</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431. Л. 75–82.

<sup>171</sup> Там же. Д. 1939. Л. 38.

<sup>172</sup> Там же. Д. 2941. Л. 37–46.

1977 г. — 6,3 млн, в 1978 г. — 6,7 млн<sup>173</sup>. Одновременно с этим наблюдался перерасход премиального фонда.

Среди основных факторов перерасхода можно выделить содержание административно-хозяйственного персонала за счет фонда рабочих, ведение неплановых и бессметных работ, оплату сверх нормы подсобно-вспомогательных работ, использование квалифицированных рабочих не по специальности, приписки объемов в нарядах работ, неудовлетворительное использование машин и механизмов.

К удорожанию строительства приводили также потери рабочего времени, которые составляли 80–100 тыс. человеко-дней в год. В структуре потерь более 60 % принадлежало отпускам с разрешения организации, 15–20 % — целодневным простоям, 15 % — прогулам. На 1 рабочего приходилось 2,5–3 человеко-дня за год. По подсчетам Стройбанка, только за счет устранения потерь рабочего времени можно было бы дополнительно выполнить объем строительно-монтажных работ на 3,1 млн руб. при тех же затратах по зарплате и накладным расходам и увеличить выработку на 1 работника на 112 руб.<sup>174</sup>

Из-за несвоевременного обеспечения подрядчика техническими проектами большое количество объектов выполнялось во временном варианте, что привело к быстрому истощению соответствующих лимитов. Например, на Байкальском тоннеле предусмотренные на проект в целом лимиты на авиаперевозки и временные здания и сооружения были полностью выбраны за первые три года<sup>175</sup>. В итоге МПС ходатайствовал перед Стройбанком о выделении на 1976 г. дополнительно 110 млн руб., в том числе 22 млн — на непроизводственные нужды<sup>176</sup>.

Основная доля в непроизводственном строительстве принадлежала жилищно-коммунальной отрасли. В связи со значительным объемом средств, израсходованных на временные здания, МПС в 1976 г. установил ежегодный объем нормируемых затрат на эти цели в 10 % от объема строительно-монтажных работ. Была проведена ин-

---

<sup>173</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1939. Л. 38; Д. 2431. Л. 78; Д. 2941. Л. 39.

<sup>174</sup> Там же. Д. 2941. Л. 37–46.

<sup>175</sup> Там же. Д. 1939. Л. 38.

<sup>176</sup> Там же. Л. 34.

вентаризация временных сооружений, введена ежемесячная отчетность групп заказчика, установлена предельная стоимость различных временных сооружений.

Финансирование объектов временного назначения осуществлялось по согласованию с заказчиком и подрядчиком в соответствии с перечнями, которые ежегодно прилагались к внутривнутрипостроечным титульным спискам. Однако составление этих перечней и выполнение по ним работ контролировались дирекцией недостаточно. В результате многие объекты оставались не включенными в перечни, средства распылялись, что вело к росту объемов незавершенного строительства.

К 1978 г. значительное опережение освоения временных средств, по сравнению с уровнем готовности технических участков магистрали, достигло апогея, а по ряду титулов временные средства были близки к исчерпанию. В результате Дирекция строительства БАМ наложила запрет принятия для рассмотрения расшифровки временных зданий на дальнейшее строительство без паспортизации построенных временных зданий по их объему, стоимости и перечня необходимых временных сооружений по участкам магистрали на 1979–1980 гг., исходя из выделенных Госпланом средств.

При высоких темпах выполнения строительных работ весьма остро ощущался дефицит средств от МПС, которые поступали в пределах квартальных объемов финансирования. В итоге заказчик не мог своевременно осуществлять оплату счетов. Использование краткосрочного кредитования под расчеты за выполнение работ Байкало-Амурской конторой Стройбанка было ограничено недостаточными лимитами выделенного на эти цели кредитования, несмотря на решение Совета министров СССР от 31 мая 1976 г. об обязательстве Стройбанка предоставить дирекции кредиты на оплату работ при временном отсутствии средств у заказчика. Недостаточность перечисляемых средств приводила к росту кредиторской задолженности в конце года.

Дирекцией строительства БАМ за 1976 г. были выявлены и исключены завышения объемов финансирования в результате неправильного применения единичных расценок на отдельные виды работ

суммой 100 млн руб. Стройбанк при проверке смет по рабочим чертежам снизил сметную стоимость на 13 млн руб.<sup>177</sup> В 1977 г. в ходе проверки проектно-сметной документации Дирекцией строительства и Стройбанком финансирование было сокращено на 81 млн руб.<sup>178</sup> За 1978 г. Стройбанк и Дирекция строительства БАМ исключили лишние объекты на 32 млн руб.<sup>179</sup> Наиболее частыми причинами пересмотра проектно-сметной документации были нерациональные способы производства работ, заниженная емкость ковшей экскаваторов, необоснованное применение металлических конструкций, неэкономичные транспортные схемы доставки местных и привозных стройматериалов и конструкций, неправильное применение единичных расценок. При проведении контрольных обмеров Стройбанком постоянно выявлялись приписки: в 1977 г. они составили 1,9 млн руб. (1,5 %), в 1978 г. — 1,9 млн руб. (1,4%)<sup>180</sup>.

Судя по архивным документам, Стройбанк СССР ежегодно ставил вопрос о необходимости повышения уровня экономической работы в трестах ГлавБАМстроя, наведении порядка в учете и расходовании фондов заработной платы, материальных и денежных ресурсов, сокращении непроизводительных затрат, укрупнении трестов и подрядных организаций, сокращении затрат на содержание ЖКХ временных поселков строителей. Однако разработать эффективный механизм распределения и контроля использования финансовых средств на протяжении всего рассматриваемого периода не удалось. Отдельные тресты, судя по документам и воспоминаниям строителей, успешно осваивали хозрасчетные формы работы, но с усилением кризисных тенденций в экономике страны во второй половине 1980-х – начале 1990-х гг. эти успехи были нивелированы. В итоге БАМ был сдан в эксплуатацию в 1989 г. в «усеченном» объеме пускового комплекса.

Постановление Правительства РФ от 4 января 1992 г. № 20 «О мерах по завершению строительства БАМа...» разрешало финансирование незавершенных объектов БАМ «с учетом удорожаний

---

<sup>177</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1939. Л. 38.

<sup>178</sup> Там же. Д. 2431. Л. 75–82.

<sup>179</sup> Там же. Д. 2941. Л. 38.

<sup>180</sup> Там же. Л. 41.



и компенсаций в пределах общего сметного лимита»<sup>181</sup>. Однако выполнение принятых обязательств столкнулось с проблемой бюджетного дефицита. В 1992 г. из федерального бюджета поступило только 52,7 % запланированных средств, в 1993 г. — 33,8 %, в 1994 г. — 18,6 %<sup>182</sup>. Этих поступлений было недостаточно для завершения строительных работ по техническому проекту БАМа, поэтому реализацию планов по освоению прилегающих к трассе территорий пришлось отложить.

### **Обеспечение оборудованием и стройматериалами**

Обеспечение оборудованием строительных организаций Минтрансстроя СССР, занятых в сооружении БАМа, осуществлялось в соответствии со специальными перечнями. В постановлении «О строительстве БАМа...» № 561 Госплану СССР, Госснабу СССР, министерствам и ведомствам СССР предписывалось предусмотреть выделение Минтрансстрою, включая подрядчиков, оборудования, общестроительных машин и механизмов, материалов и кабельных изделий в соответствии с перечнями на 1974–1977 гг. (приложения № 10, 11, 12 Постановления). Выделение всех материальных ресурсов Минтрансстрою и МПС должно было производиться в годовых планах отдельной строкой, исходя из физических объемов работ. Финансирование указанных капитальных вложений осуществлялось за счет резервного фонда Совета министров СССР<sup>183</sup>. Объем капитальных вложений на 1974 г. дополнительно увеличивался на 30 млн руб. для приобретения сборных зданий, оборудования и инвентаря, расходов, связанных с организацией ГлавБАМстроя и линейных подразделений на строительстве БАМа<sup>184</sup>.

При каждом тресте или управлении строительством были образованы конторы материально-технического снабжения (КМТС). Для упорядочения системы снабжения подразделений ГлавБАМстроя и

---

<sup>181</sup> О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск: постановление Правительства РФ от 4 января 1992 г. № 20...

<sup>182</sup> Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 10.

<sup>183</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

<sup>184</sup> Там же.

обеспечения сохранности товарно-материальных ценностей с 1 апреля 1976 г. был образован трест «БАМСтройкомплект», который должен заменить КМТС. Однако фактически в большинстве трестов КМТС сохраняли свое значение. По мере возрастания объемов строительно-монтажных работ они преобразовывались в управления производственно-технической комплектации (УПТК).

Обеспечение оборудованием строившихся производственных и непромышленных объектов со стороны заказчика осуществлялось специально организованным при МПС управлением по комплектованию оборудованием строительства БАМа — Транскомплект. В июне 1976 г. в Тынде была организована центральная база хранения оборудования, которая обеспечивала потребности двух групп заказчика — Тында-1 и Тында-2 и включала 4 сборных склада на 1400 кв. м, грузовую платформу, железнодорожные тупики, автокран и автопогрузчик<sup>185</sup>. В том же году было начато сооружение аналогичных баз для западного (Усть-Кут) и восточного (Ургал) участков.

Доставка грузов осуществлялась с запада по притрассовой дороге Усть-Кут — Нижнеангарск — Уоян и с юга по строящейся автодороге Таловка — Усть-Баргузин — Тазы — Уоян. В период навигации большое значение приобретал водный транспорт. В 1976–1978 гг. были сооружены сухогрузные причалы в порту Байкал, пос. Култук и в Северобайкальске, началось строительство нефтебаз и нефтеналивных причалов в Култуке, Северобайкальске и Уояне. В 1978 г. Минречфлоту предписывалось обеспечить перевозку по оз. Байкал 190 тыс. т грузов, в том числе 150 тыс. т сухогрузов, 40 тыс. т нефтепродуктов. Наибольшую нагрузку испытывали Култук (90 тыс. т), порт Байкал (50 тыс. т) и Усть-Баргузинский причал (10 тыс. т)<sup>186</sup>. На центральный участок грузы поступали по железной дороге Бам — Тында, на восточном участке в транспортно-логистическую схему были вовлечены тихоокеанские порты Советская Гавань и Ванино, а также уже имевшиеся участки железной дороги.

Работа службы материально-технического обеспечения (ГУМТО МПС) была направлена на выполнение целевых задач, в первую очередь, по поставкам оборудования для пусковых комплексов. Начиная с 1978 г. ежегодно составлялись и согласовывались с

---

<sup>185</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 53–54.

<sup>186</sup> Там же. Д. 39. Л. 6.

ГлавБамстроем перечни пусковых и требующих поставок по технологии строительства объектов, на которые оформлялись заказы на оборудование и материалы.

С проектными институтами заключались договоры на разработку чертежей нестандартного оборудования, устанавливался контроль над качеством и комплектностью документации, поступающей от проектировщиков. Изготовление нестандартного оборудования осуществлялось на 87 предприятиях, 70 % которых располагались в западных районах страны. В 1980 г. они произвели такого оборудования для БАМа в количестве 885 т<sup>187</sup>.

В 1981 г. центральной базой в Тынде были выгружены 425 вагонов и 366 контейнеров, погружены 401 вагон и 280 контейнеров. Основная задача состояла в обеспечении оборудованием и материалами пускового комплекса Ургал — Постышево. Ранее намеченных сроков были укомплектованы трансформаторные подстанции ст. Ургал, Солони, Сулук, Амгунь, Джамку, Герби, котельные Солони, Сулук; котельная Дипкун, локомотивное и вагонное хозяйство Тынды, ТОО Золотинки и пр.<sup>188</sup> За три года объем затрат на приобретение оборудования и материалов вырос в два с половиной раза, составив 26,1 млн руб.<sup>189</sup>

В строительстве БАМа широко использовалась дорогостоящая импортная техника и оборудование — бетононасосы «Вортингтон», порталные буровые установки «Тампелла — Тамрок», погрузчики «Катерпиллар», бульдозеры «Камаццо», экскаваторы «Фиат Аллис» и т. д. Один из проходчиков Байкальского и Северомуйского тоннелей вспоминал: «Буровая техника была японская «Фурукава» и финская «Брок», опалубка 12-метровая «Сага Когио» японская, она сама переезжала с места на место, сама выставлялась как надо по размерам опалубки, мы только торцы закрепляли... Бетоносмесители «УСО» тоже японские были, щиты проходческие — американский «Робинс» и немецкий «Винд». Из отечественной техники были только породопогрузочные машины БМПЗБ, МУАЗы, электровозы и вагоны, ну и перфораторы, отбойные молотки наши были, отечественные, и все» (муж., 54 года, Баргузин, 2016).

---

<sup>187</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 88. Л. 183.

<sup>188</sup> ГАОО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 653а. Л. 186–188.

<sup>189</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 88. Л. 183.

Большая отдаленность районов БАМа от производителей, разбросанность баз снабжения, неустойчивая телефонная связь, большое количество находящегося в пути оборудования осложняли своевременность поставок. Транскомплект и ГУМТО МПС выделяли оборудование некомплексно, в течение 4 кварталов. Заявки на оборудование Дирекция строительства БАМ подавала в мае текущего года, в то время как техническая документация поступала от проектных организаций до 1 сентября. В результате при поступлении технической документации уже поданные заявки подвергались корректировке, что также сказывалось на затягивании поставок.

В постановлении «О мерах по обеспечению строительства БАМ» (1979) в числе основных недостатков строительства оговаривалось несвоевременное обеспечение и укомплектование отдельных пусковых объектов технологическим оборудованием. При этом объемы выделяемых Минтрансстрою машин, механизмов и оборудования на 1980–1981 гг. были увеличены (приложение № 4 Постановления)<sup>190</sup>.

Перебои наблюдались в обеспечении стройки строительными материалами. Одной из основных причин такой ситуации в первые годы строительства являлось отсутствие или неудовлетворительное состояние путей сообщения и вызванные этим сложности в перевозке грузов. Состояние автодорог на западном участке было настолько запущенным, что за 5–6 часов грузовые автомобили МАЗ преодолевали только 100 км. В результате за 10–12 часов водителям удавалось сделать только один рейс<sup>191</sup>.

Эксплуатация техники на таких дорогах приводила к частым поломкам. Главный инженер автобазы, а впоследствии руководитель ПМК ЛенинградБАМстрой А. Д. Анисимов докладывал на партсобрании 18 ноября 1976 г.: «Трестом (Нижнеангарсктрансстрой. — Н. Б.) было сообщено, что обеспечен устойчивый проезд по автодороге Тазы — Уоян и было дано указание направить автоколонну. Мы загрузили машины и послали 50 автомобилей, из них 27 на дороге полностью вышли из строя. Ущерб составил около 1 млн рублей»<sup>192</sup>.

---

<sup>190</sup> О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 23 августа 1979 г. № 798...

<sup>191</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 235. Л. 17–175.

<sup>192</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 6. Л. 22–24.

Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 23 августа 1979 г. № 798 «О мерах по обеспечению строительства БАМ» предписывало Совету министров РСФСР выделять ежегодно в течение 1979–1980 гг. 80 млн шт. кирпича, 300 тыс. куб. м камня, 400 тыс. куб. м щебня и гравия и 25 тыс. т извести в Хабаровском крае, Бурятской и Якутской АССР, Иркутской, Читинской и Амурской областях. При недостатке на указанных территориях местных строительных материалов планировалось организовывать поставки из других областей и краев РСФСР<sup>193</sup>. Предприятия, расположенные за пределами районов сооружения магистрали, в Красноярске, Чите, Улан-Удэ, Братске, Благовещенске, Хабаровске и других городах Сибири и Дальнего Востока, частично компенсировали недостаток строительных материалов.

Однако и в последующие годы, когда транспортная логистика в районах стройки была отлажена, неритмичность в поставках стройматериалов сохранялась. Так, комиссия по проверке ССМП «АрмБАМстрой» в 1978 г. показала, что годовая потребность в красном кирпиче была удовлетворена на 40,5 %, в силикатном кирпиче — на 4,5 %, в цементе — на 28,6 %, в извести — на 56 %, в железобетонных панелях — на 28 %. По отдельным группам материалов, таким как ригеля, плиты перекрытия, стеновые панели и пр., поступлений не было. Имевшиеся в автобазе поезда машины использовались только на 1 %, так как большая их часть находилась на длительном ремонте из-за нехватки запчастей<sup>194</sup>.

В Северобайкальске по ПМК «ЛенинградБАМстрой» поставки кирпича и цемента составляли 24 % от плана, железобетонных изделий — 72 %. Некомплектность железобетонных изделий была вызвана задержкой запуска Шимановского комбината, в результате чего многие комплектующие ГлавЛенинградстрой вынужден был завозить из Ленинграда с пятью перевалками, что сказывалось на сохранности деталей<sup>195</sup>.

В 1981 г. УС «Ангарстрой» сообщало о срывах в поставках стройматериалов и невыполнении социалистических обязательств.

---

<sup>193</sup> О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 23 августа 1979 г. № 798...

<sup>194</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 21. Л. 142–147.

<sup>195</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 128–135.

Для достижения плановых показателей было необходимо 22 млн кирпичей. Однако ГлавБАМстрой выделил 12 млн шт. только на подлежащие сдаче в текущем году объекты. При этом фонды облицовочного кирпича, необходимого для завершения работ, вообще не предусматривались<sup>196</sup>.

За первый квартал 1982 г. строители АзербайджанБАМСтроя получили 33 тыс. кирпичей при потребности на сооружение одного объекта — торгово-общественного центра 550 тыс. шт.<sup>197</sup>

Даже в 1984 г., когда планировалась стыковка западной и восточной веток дороги и вся страна работала на обеспечение стройки материалами и оборудованием, ситуация дефицита на многих участках сохранялась. Например, по железнодорожным станциям и пристанционным поселкам читинского участка БАМа субподрядчики в течение двух лет работали «вполсилы» из-за несвоевременной и некомплектной поставки ГлавБАМСтроем железобетонных конструкций<sup>198</sup>.

Главной причиной нехватки стройматериалов являлась неразвитость местных баз стройиндустрии, развертывание которых вдоль будущей трассы БАМ было предусмотрено документацией проекта. К постановлению ЦК КПСС и Совета министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 прилагался перечень объектов производственной базы строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии Бам — Тында — Беркамит (приложение № 3), в котором запланированы комплексы предприятий стройиндустрии на станциях Шимановская, Тайшет, Нижнеудинск, деревообрабатывающий комбинат в Усть-Кутском районе Иркутской области, завод металлоконструкций в Кургане, завод по ремонту строительной техники в Комсомольске-на-Амуре, шпалопропиточный завод в Тынде, авторемонтный завод в Хабаровском крае и прочие объекты. Однако из-за недостатка кадров ИТР и рабочих строившиеся предприятия не могли начать работать на полную мощность. Например, мощности Шимановского комбината по производству сборных железобетонных конструкций использовались в 1980 г. на 68 %, а по крупнопанельному домостроению — на 41 %. Дефицит

---

<sup>196</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 304. Л. 87.

<sup>197</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 447. Л. 157.

<sup>198</sup> Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 657. Л. 107–141.

инженерных и рабочих кадров составлял 712 человек<sup>199</sup>. Комплекс предприятий стройиндустрии в Тайшете, организованный в 1975 г., на октябрь 1982 г. был завершен только на 54,6 %<sup>200</sup>.

Похожая ситуация складывалась и на других объектах. Предприятия Минстройматериалов РСФСР использовали имевшиеся мощности на 74 %, Свободненский завод силикатных стеновых материалов — лишь на 18 %. Более 10 лет осуществлялось строительство кирпичного завода мощностью 60 млн шт. кирпича в год на ст. Бамовская<sup>201</sup>.

Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 12 июля 1985 г. № 651 был утвержден перечень мероприятий по материально-техническому обеспечению строительства БАМа, в котором определялись задания Госплану и Госнабу СССР, отраслевым министерствам и ведомствам по разработке опытных образцов машин, механизмов и комплектующих, позволявших ремонтировать импортное оборудование и в отдельных случаях переходить на отечественные аналоги.

Совету министров РСФСР указанное постановление предписывало обеспечить выделение для строительства БАМа:

1) в 1986–1990 гг. 4,5 тыс. т извести ежегодно, а также мраморных, гранитных и известняковых плит для отделки зданий по заявкам Минтрансстроя СССР;

2) в 1986 г. 100 млн шт. кирпича, в том числе 20 млн шт. с завода по производству глиняного кирпича на ст. Бамовская Забайкальской железной дороги;

3) в 1987–1990 гг. 120 млн шт. кирпича ежегодно, в том числе 40 млн шт. ежегодно с завода по производству глиняного кирпича на ст. Бамовская Забайкальской железной дороги.

В связи с отсутствием необходимых мощностей по производству железобетонных и металлических конструкций, а также других строительных материалов в районах БАМа, документ предусматривал их перевозку из западных районов СССР и с Урала на период с 1985 по 1990 г. Также в приложении к постановлению содержалась

---

<sup>199</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 187.

<sup>200</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 325. Л. 109–114.

<sup>201</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1161. Л. 96–98.

ведомость машин, механизмов, оборудования и запасных частей, подлежащих выделению Минтрансстрою в 1985–1986 гг.<sup>202</sup>

Во второй половине 1980-х гг. проблемы с объемами и качеством поставляемого оборудования и стройматериалов сохранялись. Из-за концентрации ресурсов на пусковых комплексах на отдельных участках образовались сверхнормативные запасы материалов и оборудования, тогда как другие объекты стройки испытывали дефицит материальных запасов или некомплектные поставки машин и механизмов.

Неудовлетворительно работал Шимановский комбинат, менее чем наполовину используя мощности по производству керамзита, КПД. На предприятии своевременно не ремонтировалось оборудование, детали поставлялись с низкой степенью заводской готовности, не укомплектованными столярными изделиями и сантехническим оборудованием. Объемный вес выпускаемой продукции однослойных наружных панелей превышал проектные показатели на 30–35 %, что резко снижало теплотехнические свойства стен построек и приводило к их промерзанию.

В 1985 г. планы поставок кирпича и других изделий были выполнены Министерством стройматериалов РСФСР на 84 %, при этом 30–40 % продукции кирпичных заводов выпускалось с браком<sup>203</sup>. В последующие годы, по мере нарастания кризисных явлений в экономике страны снабжение стройки ухудшалось. В архивных документах за 1988–1989 гг. часто присутствуют свидетельства о выходе из строя большей части автопарка предприятия и недостатке запчастей, дефиците ГСМ, строительных и отделочных материалов.

В сравнении с другими строительными площадками страны, обеспечение БАМа материалами и оборудованием было значительно лучше. За счет перераспределения ресурсов из разных регионов, отчасти осуществляемого в ущерб другим строящимся объектам, на предприятиях страны действовал режим приоритетного удовлетворения потребностей стройки. Идеологически это закреплялось в лозунгах: «БАМ строит вся страна» и «Заказам БАМа — зеленую улицу!» Вместе с тем, выйти на проектные показатели по снабжению

---

<sup>202</sup> О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651...

<sup>203</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1161. Л. 96–98.



БАМа необходимыми материальными и техническими ресурсами на протяжении всего периода строительства магистрали не удалось. Планово-директивная экономика не располагала достаточно гибкими механизмами реализации поставленных задач. В результате в обеспечении стройки возобладал «ситуативный подход», когда все имеющиеся ресурсы перераспределялись руководством стройки для завершения первоочередных объектов и пусковых комплексов. Это приводило к хроническому невыполнению планов по непроизводственному строительству, перерасходу средств, нарушениям правил и лимитов кредитования подрядчика, увеличению числа «долгостроев» и прочим негативным последствиям.

Номинально сооружение и обустройство временных поселков для транспортных строителей осуществляли генподрядные тресты ГлавБАМстроя. На практике в возведении временного жилья и инфраструктурных объектов в той или иной степени были задействованы все структуры, включая механизаторов, тоннельщиков, мостовиков и др.

### **Подготовка проектно-сметной документации**

Задание на строительство и ввод в эксплуатацию 8 участков БАМа и линии Бам — Тында — Беркакит содержалось в приложении № 1 постановления № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» и предусматривало расчетную протяженность, сроки начала строительства и ввода объекта во временную и постоянную эксплуатацию.

Открытие сквозного рабочего движения планировалось в 1982 г., а пуск БАМа в постоянную эксплуатацию — в 1983 г. Сроки представления в Совет министров СССР технических проектов на строительство участков устанавливались в Приложении № 2 и варьировались от сентября 1974 г. (Усть-Кут (Лена) — Нижнеангарск) до второго квартала 1976 г. (Тында — Ургал)<sup>204</sup>.

Госстрою СССР совместно с Государственным комитетом по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР поручалось рекомендовать Минтрансстрою и МПС типовые проекты

---

<sup>204</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

служебно-технических, жилых и гражданских зданий для строительства на Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии Бам — Тында — Беркакит, в которых предусмотрены необходимые удобства для проживающих. До утверждения технических проектов на строительство отдельных участков магистрали, включая жилые поселки, Минтрансстрою и МПС разрешалось разрабатывать рабочие чертежи и сметы к ним на первоочередные строительные работы<sup>205</sup>.

Генеральными проектировщиками отдельных участков БАМа были определены институты Томскгипротранс (Усть-Кут — Кунерма), Сибгипротранс (Северобайкальск — Леприндо), Ленгипротранс (Чара — Тында), Мосгипротранс (Дипкун — Алонка), Дальгипротранс (Солони — Комсомольск-на-Амуре).

Исходным документом проектирования железнодорожных станций являлись «Рекомендации по проектированию и применению типовых проектов служебно-технических и производственных зданий для строительства в зоне БАМ» (1975), которыми предусматривалось максимально объединить проектируемые здания по их производственному назначению с учетом технологических особенностей и требований «увязки» застройки станций и поселков. На основе «Рекомендаций» были подготовлены «Мероприятия по организации разработки типовых и повторно применяемых проектов служебно-технических и производственных зданий для БАМ», предусматривавшие разработку 90 типовых проектов. При уточнении условий строительства количество проектов возросло до 100. Над ними работали 36 специализированных организаций из 13 министерств и ведомств под руководством Мосгипротранса<sup>206</sup>.

С целью унификации объемно-планировочных и конструктивных решений Мосгипротрансом совместно с Гипропромтрансстроем и ЦНИИПромзданий Госстроя СССР был подготовлен ряд документов, положенных в основу разработки типовых и индивидуальных проектов производственных, служебно-технических зданий<sup>207</sup>.

---

<sup>205</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

<sup>206</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 245–248.

<sup>207</sup> См., напр.: Основные положения по архитектурно-строительному проектированию производственных, служебно-технических и коммунальных зданий БАМ

В 1976 г. проектными институтами планировался лимит в 23 млн руб., из них 22,8 млн — на проектно-изыскательные работы и 0,2 млн — на авторский надзор<sup>208</sup>. Проектные организации должны были выдавать только комплексную документацию в установленные по графику сроки. Однако эти договоры проектировщики постоянно нарушали. За исключением Ленгипротранса, институты выдавали ряд смет без учета замечаний экспертизы МПС, Госстроя СССР, что приводило к удорожанию строительства (таблицы 13, 14 Приложения 1).

Самое неблагоприятное положение сложилось в институтах Мосгипротранс и Моспроект-1. В 1976 г. Мосгипротранс опоздал с подачей документации по 64 объектам, по 30 объектам документация возвращалась на доработку три и более раз. На 1977 г. институт не выдал документацию на 23,2 млн руб. Моспроект-1 вместо одной локальной сметы на объект выдавал различные дополнения, которые зачастую дублировали работы, предусмотренные в типовой смете. Ни на один объект не была выдана законченная документация. Заказанные спецификации на оборудование либо отсутствовали полностью, либо высылались отдельными листами не по форме. В 1976 г. по 12 объектам документация была выдана с опозданием. В результате на 1977 г. долг проектировщика составил 4 млн руб.<sup>209</sup>

В целом экспертиза проектно-сметной документации в части расценок, инструкций по замечаниям МУЭП МПС, Главгосэкспертизы позволила за год добиться снижения стоимости строительства на 74 млн руб.<sup>210</sup>

В 1977 г. проектными институтами планировался лимит в объеме 17,86 млн руб., включая 0,42 млн на авторский надзор. Вся договорная документация подвергалась экспертизе. В результате снижение стоимости проектов составило 517 тыс. руб., или 11,2 %.

---

(1976), Дополнения к унифицированному каталогу сборных железобетонных конструкций и изделий для строительства производственных служебно-технических зданий в условиях БАМ (1977), Рекомендации по применению сборных железобетонных конструкций для промышленных зданий в условиях строительства БАМ (1977).

<sup>208</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 58–61.

<sup>209</sup> Там же.

<sup>210</sup> Там же.

Снижение было достигнуто за счет выявления неправильного применения институтами сборников цен на проектно-изыскательские работы, несоответствия смет с объемами работ по заданиям на проектирование, а также арифметических ошибок.

Больше всего нарушений было допущено Мосгипротрансом. В течение года документация запаздывала по 48 объектам участков Тында — Беркамит, Тында — Чара, узлу Тында. На 1 января 1978 г. не были представлены документы в план 1977 г. по участку Червинка — Ургал в объеме 320 тыс. руб., не подготовлена документация на строительство школы в пос. Ургал и ФАПа в Алонке и др. Качество выдаваемой документации оставалось низким, институту было отказано в оплате 18 счетов. На 1978 г. институт не выдал документацию по узлу Тында на базу УРСа, общежитие, милицию, дом связи, пионерский лагерь, перевалочную базу<sup>211</sup>.

Томгипротранс в 1977 г. задержал выдачу документов по 14 объектам участка Усть-Кут – Байкальский тоннель, а по 1978 г. не подготовил техдокументацию общей суммой на 4,2 млн руб. С опозданием подрядчик получил проектно-сметную документацию на 10 объектов и со стороны Дальгипротранса. Самые качественные документы и в установленные сроки поступали от Ленгипротранса, который из года в год обеспечивал проектами строительные организации на 99–100 % <sup>212</sup>.

На начало 1979 г. было утверждено 43 проекта, «на рассмотрении» числилось 25 проектов, в разработке — 35. Во многих случаях разработанные проекты утверждались не как типовые, а как повторно применяемые для многократного использования на БАМе. Для зданий, не вошедших в общий перечень типовых проектов, разрабатывались индивидуальные проекты с учетом природно-климатических условий, технологической и градостроительной специфики<sup>213</sup>.

Всего проектировщиками было намечено обеспечить документацией 4 460 зданий служебно-технического и производственного назначения, в том числе 69 вокзалов, из которых 28 — на 25 пассажиров, 30 — на 50. На 11 станциях было намечено строительство вокзалов по 14 индивидуальным проектам на 100, 200, 300 и 400 пассажиров. Типовые проекты вокзалов на 25 и 50 мест со стенами из

---

<sup>211</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 27. Л. 61–62.

<sup>212</sup> Там же. Д. 44. Л. 122.

<sup>213</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 56.

кирпича были разработаны в блокировке с постом электрической централизации, связи и сигнализации и утверждены МПС. Однако из-за «низкого качества архитектурно-планировочных решений и формального подхода к фасадам зданий» Госстрой РСФСР не утвердил данные проекты. Учитывая необходимость начала строительства в 1978 г. пяти первоочередных вокзалов, Госстрой РСФСР и МПС разрешили шефским организациям корректировку указанных типовых проектов в целях улучшения архитектурно-планировочной структуры. На западном участке «шефская» корректировка была выполнена частично, а на остальных участках не производилась. Типовые проекты вокзалов на 25 и 50 мест в каркасно-панельном исполнении представляли собой линейные здания малого объема по единым проектам из объемных блоков заводского изготовления. Однако и эти проекты были возвращены Госстроем на доработку из-за низкого качества архитектурно-планировочных решений<sup>214</sup>.

Поскольку индивидуальные и типовые проекты вокзалов и служебно-технических зданий предусматривали применение различных конструкций и материалов и отличались по своему облику, при их строительстве на одной площадке было очень сложно создавать единые архитектурные ансамбли. В результате Госстрой РСФСР разрешил шефствующим проектным организациям самостоятельно корректировать проекты.

В некоторых населенных пунктах удалось реализовать эстетически привлекательные проекты вокзалов по индивидуальным проектам. В Северобайкальске здание вокзала со стеклянными стенами, окнами в форме иллюминаторов и изогнутой крышей, напоминающей парус или байкальскую волну, было построено по проекту новосибирского архитектора В. Авксентюка. Проект железнодорожного вокзала Тынды, разработанный московскими архитекторами В. Гудковым и А. Козловым, символизировал развернувшуюся крыльях лебедь. Разработка стала победителем международного архитектурного конкурса в Болгарии (София, 1975)<sup>215</sup>.

Постановлением «О мерах по обеспечению строительства БАМ» (1979) были установлены сроки утверждения Советом министров

---

<sup>214</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 245–248.

<sup>215</sup> Вокзал Тынды вошел в список самых интересных в России // Интернет-портал «Газета БАМ». Выпуск 1. 2017. 4 января. URL: <http://gazeta-bam.ru/news/media/2017/1/12/vokzal-tyindyi-voshyol-v-spisok-samyih-interesnyih-v-rossii/> (дата обращения: 20.12.2020).

РСФСР генеральных планов городов и поселков к концу 1979 г. Завершение разработки типовых проектов жилых домов, объектов культурно-бытового назначения, коммунального хозяйства и торговли надлежало закончить к 1980 г.<sup>216</sup>

Несмотря на данные требования, проектировщики продолжали задерживать разработку и выдачу документации. В 1979 г. Дирекция БАМа провела экспертизу проектно-сметной документации на сумму 449 186 тыс. руб., добившись снижения сметной стоимости на 14 025 тыс. руб. По состоянию на 1 января 1980 г., общее обеспечение проектной документацией составило 99,8 %<sup>217</sup>. Только Сибгипротранс задержал проектно-сметную документацию по стационарным поселкам бурятского участка магистрали объемом в 12 млн руб.<sup>218</sup> В 1980 г. дирекция провела экспертизу проектно-сметной документации на сумму 175 817 тыс. руб., в результате чего достигнуто снижение сметной стоимости на 13 093 тыс. руб. По состоянию на 1 января 1981 г., общее обеспечение проектной документацией составило 99,6 %<sup>219</sup>. Не выдана документация по усилению временной воздушной линии связи, устройству ключевой зависимости на станции Лена. Сибгипротранс не выдал документацию на Кичеру, Ангою, Уоян, Муякан, Янчукан. Проектной документацией не были обеспечены также Мосгипротранс, Башкиргражданпроект, Красноярскгражданпроект в Зейске и Февральске. Томгипротранс и Ростовгражданпроект не завершили проекты на строительство котельной и очистных сооружений в Кунерме, ТОО на станции Киренга<sup>220</sup>.

В 1981 г. Совмином РСФСР не утверждены генпланы Ангои, Муякана, Таксимо, Куанды, Леприндо, Чары, Этеркана, отложено утверждение генплана Тынды<sup>221</sup>. На всех станциях, курируемых Сибгипротрансом, шефские организации не разработали техническую документацию вокзалов<sup>222</sup>.

---

<sup>216</sup> О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 23 августа 1979 г. № 798...

<sup>217</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 61. Л. 157.

<sup>218</sup> ГАРБ Ф. П-8. Оп. 12. Д. 2. Л. 226.

<sup>219</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 88. Л. 181.

<sup>220</sup> Там же. Д. 80. Л. 31.

<sup>221</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 147–148.

<sup>222</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 2. Д. 1. Л. 17.

Многие генпланы, проекты детальной планировки и проекты застройки населенных пунктов БАМа согласовывались Госстроем РСФСР только после неоднократного представления: Усть-Нюкжа (Челябинскгражданпроект), Дюгабуль (Пермьгражданпроект), Лопча (Омскгражданпроект), Икабья, Хани, Олекма, Чильчи (Ленгипротранс), Тунгала, Жугда, Меунчик (Уралгипротранс), Беркакич (Кузбассгражданпроект) и др.

Причинами возврата служили следующие недостатки: схематичность и шаблонность принятых приемов планировки и застройки; занижение плотности застройки, немасштабность улиц и площадей, имитирующих архитектурные приемы, допускаемые в больших городах; недостаточный учет перспективы развития населенных мест; композиционная «неувязанность» планировки и застройки центральной части и жилых районов; необоснованное применение пяти- и девятиэтажных домов для поселков с малой численностью населения; отсутствие проектов цветowych решений застройки, малых форм и озеленения; несоответствие состава и объема представляемых проектами материалов действующим инструкциям и нормативам<sup>223</sup>.

Работа проектных институтов не сопровождалась надежными научными изысканиями местности, что приводило к частым пересмотрам и корректировкам проектов. Ситуация осложнялась наличием в населенных пунктах нескольких заказчиков. Еще в 1976 г. комиссия Совета министров РСФСР по вопросам строительства БАМ и развития хозяйства в районе сооружения магистрали сделала поручение Госплану и Госстрою РСФСР «установить перечень министерств и ведомств, заинтересованных в размещении в этих населенных пунктах подведомственных им предприятий и объектов жилищно-гражданского назначения с целью определения долевого участия организаций в застройке постоянных городов и поселков»<sup>224</sup>. В результате добиться своевременной разработки генпланов и комплексной застройки местным властям было практически невозможно.

---

<sup>223</sup> Бутузов В. А. Насущные проблемы и перспективы: О состоянии и качестве проектирования, практике застройки населенных мест и организации архитектурной службы зоны влияния БАМа // Архитектура СССР. 1979. № 1. С. 4–12.

<sup>224</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 9. Л. 17.

По мнению историка Г. П. Власова, Минтрансстрою было выгодно производить застройку без утвержденных проектов для обоснования разнообразных отступлений и нарушений, брака в работе, перераспределения средств на непредвиденные затраты<sup>225</sup>.

Во второй половине 1980-х гг. ситуация с обеспеченностью застройщиков проектно-сметной документацией также оставалась сложной. Постановление «О мерах по дальнейшему строительству БАМ» (1985) разрешало Минтрансстрою и МПС по согласованию с Госпланом СССР и Госстроем СССР «уточнить и переутвердить» в течение 1986 г. проекты на строительство в 1986–1990 гг. постоянных жилых домов для строителей магистрали в городах Усть-Кут, Северобайкальск, Тында и поселках Чара, Дипкун, Февральск, Ургал с включением в них пусковых комплексов общей сметной стоимостью 21,5 млн руб.<sup>226</sup>

Так, по данным отчета «О работе советских и хозяйственных органов Амурской области по комплексному развитию городов и поселков в зоне БАМ за 1986 г.», на центральном участке стройки отсутствовали типовые проекты двухэтажных жилых домов в крупнопанельном исполнении, МПС не предъявлял требований к качеству проектной документации и ее комплектному изготовлению. В процессе строительства на 90 % объектов жилищно-гражданского назначения документация пересматривалась не менее двух-трех раз. Это повсеместно приводило к удорожанию строившихся объектов. Например, сметная стоимость центральной котельной узла Тында выросла в два раза, со 11,4 до 24,8 млн руб.<sup>227</sup>

С преобразованием ГлавБАМстроя в проектно-промышленно-строительное объединение (ППСО) «БАМтрансстрой» специальное конструкторско-технологическое бюро (СКТБ) было реорганизовано в Государственный проектный и конструкторско-технологический институт по проектированию организации и технологии железнодорожного и автотранспортного строительства, производственной

---

<sup>225</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали... С. 89–90.

<sup>226</sup> О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совмина СССР от 12 июля 1985 г. № 651...

<sup>227</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1161. Л. 96–98.



базы и объектов жилья и соцкультбыта строителей (Гипрожелдорстрой)<sup>228</sup>. Однако оценить последствия данной реструктуризации для проектирования строительства БАМа невозможно, поскольку с расформированием Минтрансстроя БАМтрансстрой был ликвидирован.

Таким образом, проектирование строительства БАМа осуществлялось одновременно с исследованием природно-климатических условий притрассовых территорий, оценкой местных экономико-географических ресурсов, а также плановой и внеплановой застройкой бамовских поселений. Обеспечение застройщиков проектно-сметной документацией постоянно отставало от графика проведения строительно-монтажных работ. Причины этого лежали в несвоевременном и недостаточном поступлении в проектные организации исходных данных о природно-географических, климатических, геологических, экологических условиях местности, перспективах хозяйственного освоения прилегающих территорий, частных пересмотрах и корректировках технических заданий со стороны заказчика и генподрядчика, многоступенчатой процедуре согласования проектов в Госстрое и прочих министерствах и ведомствах. Наиболее распространенными недостатками документации, служившими основанием для возврата проектов на доработку, являлись схематичность и шаблонность планировки, занижение плотности застройки, немасштабность улиц и площадей, несоответствие состава и объема предусмотренных стройматериалов действовавшим инструкциям и нормативам и т. д.

---

<sup>228</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 1427. Л. 135.

## 1.5 Формирование строительных кадров

### Источники и формы комплектования кадров строителей

Программа строительства БАМа предусматривала создание вдоль трассы нового индустриального пояса в форме ТПК с соответствующей сетью городских поселений. В относительно короткий промежуток времени по обе стороны от железнодорожной трассы планировалось создание крупного индустриального производства с рациональной системой расселения. Несмотря на возрастание демографического потенциала Сибири и Дальнего Востока, в восточных районах сложился такой режим воспроизводства населения, который не мог обеспечить потребности стройки и особенно развития будущих промышленных центров. Основным механизмом формирования городского населения БАМа являлась миграция.

На строительстве БАМа применялись различные формы централизованного обеспечения предприятий рабочей силой: общественные призывы, перевод работников с других предприятий и строек, набор работников самим предприятием и индивидуальный найм, трудоустройство по распределению выпускников учебных заведений, временное трудоустройство на время прохождения производственной практики в составе студенческих стройотрядов, сезонные временные рабочие и пр. (таблица 15 Приложения 1).

Наиболее часто упоминаемой в советской пропаганде формой комплектования кадров на БАМе являлся общественный призыв, который осуществлялся путем формирования комсомольских отрядов. С провозглашением БАМа всесоюзной ударной комсомольской стройкой на XVII съезде ВЛКСМ было принято постановление Бюро ЦК ВЛКСМ от 8 апреля 1974 г. об организации центрального Штаба ВЛКСМ на БАМе, в состав которого вошли начальник и три заместителя. На местах начали создаваться штабы участков с аналогичной структурой. 13 мая 1975 г. постановлением Секретариата ЦК ВЛКСМ был создан Штаб ЦК ВЛКСМ на восточном участке строительства БАМа. В июле 1976 г. был создан Штаб ЦК ВЛКСМ на бурятском участке магистрали с дислокацией в пос. Северобайкальске. 14 июля 1978 г. было утверждено положение о Штабе ЦК ВЛКСМ на якутском участке. Финансирование центрального штаба и штабов участков осуществлялось за счет бюджетов местных комитетов комсомола.

Всего за рассматриваемый период на стройку было направлено 4 всесоюзных ударных и 29 республиканских, краевых и областных комсомольских отрядов, насчитывавших 43,7 тыс. комсомольцев<sup>229</sup>. Большая часть прибывших по общественному призыву концентрировалась в подразделениях шефских организаций, например в ПМК «ЛенинградБАМстрой» она составляла 40–45 %, в тресте «Нижеангарскстранстрой» — 17,5 %, и в УС «БАМтоннельстрой» — 1,3 %<sup>230</sup>. Учитывая большой вклад комсомольцев в сооружение БАМа, ЦК КПСС и Совет министров СССР 30 мая 1985 г. приняли постановление о присвоении железной дороге имени Ленинского комсомола.

В территориальном отношении в комсомольских отрядах лидировали выходцы из центральных районов РСФСР, особенно из Ленинграда и Ленинградской области. Значительную долю составляли представители Белорусской, Украинской и Молдавской ССР.

Призыв проводился различными способами в разных регионах. Наиболее распространенной была ситуация, когда путевки на «стройку века» выдавались обкомами ВЛКСМ на основании решений и характеристик общих собраний первичных комсомольских организаций предприятий. В крупных городах было принято направлять желающих строить БАМ добровольцев на двух- или трехмесячную стажировку на местные стройки или предприятия. При успешном прохождении испытательного срока кандидаты получали заветную путевку<sup>231</sup>.

Требования, предъявляемые к желающим попасть в отряд, были достаточно строгими. Комсомольские штабы учитывали наличие строительных специальностей, хорошую физическую подготовку, отсутствие судимости и фактов нарушения трудовой дисциплины.

Как следствие, показатели трудовой деятельности строителей, прибывших на стройку в составе комсомольских отрядов, были, как правило, выше, чем у остальных категорий. На строителя воздействовали сильные моральные стимулы — это сам факт зачисления в отряд, ритуал проводов по месту выезда и встречи на БАМе и т. д. Уже в период комплектования отряда и дороги к месту работы между его членами завязывались личные контакты. В силу этого покинуть

---

<sup>229</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 11.

<sup>230</sup> ГАРБ. Ф. П-3935. Оп. 1. Д. 7. Л. 12.

<sup>231</sup> Правда о БАМе. БАМ глазами участников его строительства / Ю. С. Вербицкий, В. Д. Пьянков, В. А. Сушевич. Москва: АСМО-пресс, 2010. С. 52–54.

стройку означало «порвать с новыми товарищами», «обмануть их доверие», «проявить слабость»<sup>232</sup>.

Несмотря на строгие требования и многоступенчатую процедуру отбора строителей, уже в первые годы желающих попасть на БАМ было больше, чем стройка могла принять. Комсомольским штабам приходилось вводить дополнительные ограничения при выдаче путевок женщинам, а также лицам с высшим образованием. Государство стремилось не допускать трудовой миграции на БАМ рабочих из малозаселенных и труднедостающих регионов страны, прежде всего из Сибири и Дальнего Востока. Жители прилегающих к зоне строительства районов, для которых стройка представлялась «территорией успеха», где можно хорошо заработать, сделать карьеру, создать семью, прославиться, с обидой вспоминали об этих ограничениях. Вопреки строгим ограничениям, на предприятиях БАМа насчитывалось много рабочих из Иркутской области, Бурятской АССР и Читинской области, главным образом из числа жителей прилегающих к магистрали северных районов.

Трудовая и общественно-политическая активность бойцов ударных комсомольских отрядов успешно стимулировалась партийными и советскими органами управления. К 1983 г. 542 бойца всесоюзных отрядов им. XVII и XVIII съездов ВЛКСМ, «Молодогвардеец» и отряда им. XVI съезда КПСС были награждены орденами и медалями «За самоотверженный труд в X пятилетке», 16 — знаком ЦК ВЛКСМ «Трудовая доблесть», 16 — званием лауреата премии Ленинского комсомола, 6 — занесено в Книгу трудовой славы «Молодые гвардейцы пятилетки», 211 человек выдвинуто на руководящие должности<sup>233</sup>.

Вместе с тем текучесть молодежи, приезжающей по комсомольским путевкам, была значительной — 44,8 %<sup>234</sup>. На закрепляемость комсомольцев влияло несколько факторов. Приезд на стройку в составе отряда, сформированного по месту выезда, не был сопряжен для индивида с серьезными материальными затратами. Перед выездом у большинства бойцов отсутствовало адекватное представление об условиях жизни и труда в районе нового хозяйственного освоения.

---

<sup>232</sup> Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений... С. 22.

<sup>233</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 38.

<sup>234</sup> ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 16. Д. 69. Л. 5–6.

Существенным недостатком было отсутствие строительных профессий у трети прибывших на БАМ по комсомольских путевкам. По приезду на стройку отряды расформировывались в соответствии с наличием вакансий на предприятиях, а сложившаяся внутри отряда организационная структура упразднялась.

Кроме того, размеры обратной миграции зависели от региона выбытия. Выходцы из развитых центров европейской части страны с более высоким уровнем жизни стройку покидали значительно чаще, чем мигранты из Сибири и Дальнего Востока; из городской местности — чаще, чем из сельской<sup>235</sup>. Общественный призыв ориентировал молодежь лишь на временную работу сроком на три года. Соответствующие мероприятия по закреплению молодежи на БАМе в период комплектования отрядов проводились в небольших объемах. В результате большая часть молодых людей, отработав установленный срок, вернулись в родные места. К середине 1980-х гг. общественный призыв как форма оргнабора исчерпал свои возможности и с наступлением эпохи перестройки был свернут.

В пополнении рабочих кадров предприятия использовали такую форму, как перевод трудовых коллективов из других организаций. Практика показала, что эта наиболее гибкая форма маневрирования трудовыми ресурсами, обладающими необходимым профессионально-квалификационным уровнем, была наиболее эффективна на начальном этапе строительства. Данная категория работников была более подготовленной к работе в условиях нового хозяйственного освоения территории. По данным социологических опросов, проведенных в конце 1970-х гг., 60 % лиц, прибывших по переводу, были нацелены на проживание в зоне БАМа более пяти лет<sup>236</sup>. Удельный вес прибывших по переводу в первые годы составлял 10–15 %. С начала 1980-х гг. доля данной формы набора стала сокращаться, что особенно отчетливо проявилось после укладки «золотого звена» и было связано с выполнением основного объема строительно-монтажных работ по главному объекту — укладке железнодорожного пути.

Важное место в системе комплектования кадров трудящихся в первые годы строительства занимали студенты, практиканты и вре-

---

<sup>235</sup> Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ... С. 236.

<sup>236</sup> Там же. С. 78.

менные рабочие. В 1975 г. был создан зональный студенческий строительный отряд «Байкал». В 1977 г. он состоял из 14 стройотрядов общей численностью 567 человек, из которых 8 было создано на базе ЛИИЖТа, 3 — ЛИСИ, по одному — ЛВХПУ и НИИЖТ. Основными вузами-отправителями являлись Ленинградский и Новосибирский институты инженеров железнодорожного транспорта, а также Бурятский пединститут. Свои стройотряды формировались в вузах Бурятии: «Каравелла» (БГПИ), «Строитель» (ВСТИ), «Улыбка» (БГСХИ)<sup>237</sup>. С июня 1974 г. на бурятском участке БАМа проходили практику студенты Восточно-Сибирского института культуры<sup>238</sup>.

В строительстве БАМа принимали участие студенты из стран социалистического лагеря. Например, монгольская молодежь участвовала в деятельности студенческих отрядов «Байкал», «Инвар», «Дружба», «Найрамдал»<sup>239</sup>. Студотряд «Найрамдал» за высокие достижения на строительстве бурятского участка БАМа неоднократно награждался Почетной грамотой обкома ВЛКСМ Бурятской АССР<sup>240</sup>. Студенты занимались строительством временных поселков для рабочих, благоустройством территорий, ремонтом зданий, оказывали шефскую помощь совхозам, читали лекции, выступали с концертами, осуществляли ремонт бытовых электроприборов. Отряд «Байкал» передал в дар центральной библиотеке бурятского участка БАМа 1 850 экз. книг<sup>241</sup>.

В отдельных случаях студентов допускали к строительно-монтажным работам. Однако после гибели студента ЛИИЖТа в результате несчастного случая, произошедшего на втором стволе Северомуйского тоннеля в 1979 г., руководство БАМтоннельстроя сократило использование стройотрядов в своих подразделениях. Если в конце 1970-х гг. в тоннельных отрядах работало около 10 студенческих коллективов, то в

---

<sup>237</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 27м. Оп. 1. Д. 106. Л. 13.

<sup>238</sup> Номогоева В. В., Шойдонова А. М. Студенческие стройотряды на социалистических стройках Сибири: опыт советско-монгольского сотрудничества // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2019. № 4. С. 159–160.

<sup>239</sup> Королева Т. М. История движения студенческих отрядов Иркутской области (1960–1980-е гг.): диссертация ... кандидата исторических наук: 07.00.02. Иркутск, 2006. С. 82.

<sup>240</sup> Комсомол Бурятии: история и современность... С. 16.

<sup>241</sup> РГАСПИ. Ф. 27м. Оп. 1. Д. 106. Л. 13.

начале 1980-х гг. — в два раза меньше<sup>242</sup>. К середине 1980-х гг. практика привлечения студенческих отрядов к строительным работам окончательно себя исчерпала.

Как видно из таблицы 15 Приложения 1, основная доля в комплектовании кадров строителей по подразделениям ГлавБАМСтроя принадлежала местному найму. Например, по «Нижеангарсктрансстрою» она составляла 64,3 %, «БАМтоннельстрою» — 66,3 %, «ЗапБАМстроймеханизации» — 65,1 %<sup>243</sup>. Крупные новостройки в районах сосредоточенного строительства пользовались особой популярностью у советских граждан. На сооружение крупных промышленных и транспортных объектов Сибири прибывали большие массы сельских жителей. По мнению специалистов, это было связано с постоянной потребностьюстроек в работниках относительно низкой квалификации. «В строительстве им было легче, чем в промышленности и на транспорте, адаптироваться к индустриальному производству, получить место в общежитии. Здесь же они приобретали первую рабочую профессию, некоторые повышали свой общеобразовательный уровень в школах рабочей молодежи», — отмечает в своей монографии, посвященной сибирским строителям, А. А. Долголюк<sup>244</sup>.

В территориальном аспекте основными источниками пополнения самостоятельно прибывшего населения, как и в случае с организованными формами набора, были европейская часть РСФСР, Украина, Сибирь и Дальний Восток. Выходцы из Сибирского и Дальневосточного регионов легче приживались на новом месте по сравнению с мигрантами из других частей СССР. Это объясняется более легким процессом адаптации к схожим природно-климатическим условиям, относительной близостью зоны строительства, схожестью жизненного уклада и быта на территории выезда. Необходимость преодоления выезжавшим рядом экономических и социально-психологических барьеров, таких как личные затраты на дорогу, необходимость нарушения привычного ритма жизни, выход из зоны психологического комфорта, расставание с родственниками и друзьями и отсутствие знакомых на новом месте, боязнь неизвестности, делали выбор индивида более осознанным.

---

<sup>242</sup> ГАРБ. Ф. П-19. Оп. 14. Д. 2. Л. 5.

<sup>243</sup> Управление культуры и архивного дела Северо-Байкальского муниципального образования Республики Бурятия (УКАД СБМО). Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 652. Л. 13.

<sup>244</sup> Долголюк А. А. Сибирские строители в 1946–1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. С. 121.

В то же время, приехав самостоятельно, работник не был связан моральными обязательствами длительного пребывания здесь перед коллективом и мог легко покинуть стройку. В трестах «Нижнеангарск-трансстрой», «ЗапБАМстроймеханизация», «БАМтоннельстрой» обратная миграция принятых в форме свободного найма составляла 62,7 %, тогда как среди прибывших по общественному призыву — 23,7 %<sup>245</sup>. В результате стихийный приезд характеризовался на БАМе сочетанием относительно высокой степени закрепляемости населения с более интенсивной текучестью кадров.

Анализ кадровых отчетов ГлавБАМстроя (таблица 16 Приложения 1) позволяет сделать вывод, что к наиболее часто указываемым причинам увольнений относились отсутствие возможности получить квартиру или место в детских дошкольных учреждениях, смена места жительства, неудовлетворительный размер заработной платы, разъездной характер работ. Менее часто рабочие называли непредоставление работы по специальности, неудовлетворенность профессией, отсутствие возможности совмещать работу с учебой, плохую организацию труда и другие причины.

Таким образом, формирование населения притрассовой зоны БАМа происходило в ходе интенсивных миграционных потоков. Основными формами трудовой миграции были организованные (общественный призыв, перевод, распределение, оргнабор) и стихийные (вольный найм) с долевым преобладанием последних во всех предприятиях ГлавБАМстроя. Около половины всех мигрантов прибыли на БАМ из районов Сибири и Дальнего Востока вследствие относительной близости зоны строительства и привлекательных условий проживания, что сказывалось на степени оседания и закрепления населения в районе нового хозяйственного освоения.

### **Материальное и моральное стимулирование**

Согласно постановлению «О строительстве БАМ...» (1974), к заработной плате работников, занятых в строительстве и на предприятиях, непосредственно обслуживающих сооружение магистрали,

---

<sup>245</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 675. Л. 44.



устанавливался районный коэффициент 1,7<sup>246</sup>. В 1975 г. Госкомтруд и ВЦСПС подготовили разъяснения о порядке применения «бамовского» коэффициента, согласно которым он применялся «к заработной плате работников, занятых на изыскательских и проектных работах, в строительстве, в промышленных и подсобно-вспомогательных производствах, на транспорте, в хозяйствах и организациях, обслуживающих непосредственно строительство и строителей БАМ»<sup>247</sup>. При этом в документе оговаривалось, что коэффициент действовал на работников строительных предприятий, занятых на сооружении включенных в проект и смету строительства объектов, а также в организациях и учреждениях «торговли, общепита, здравоохранения, просвещения, культуры и других отраслей сферы социально-бытового обслуживания населения, в советских органах, в учреждениях Госбанка, Стройбанка», обслуживающих строительство БАМа. Перечень таких «обслуживающих предприятий» определялся министерствами и ведомствами СССР, областными органами власти совместно с Минтрансстроем.

Для работников организаций, не подведомственных Минтрансстрою или не включенных в данные перечни, но работающих в тех же районах и в аналогичных отраслях, были установлены более низкие районные коэффициенты: для рабочих лесной отрасли — 1,3–1,4, промышленного и транспортного строительства — 1,2–1,6, железнодорожного транспорта — 1,4, сельского хозяйства и сферы обслуживания — 1,2–1,3<sup>248</sup>. В результате работающие в одних и тех же должностях в двух расположенных по соседству клубах или магазинах, один из которых относился к районной сети культпросвета или потребкооперации, а другой — к бамовской, получали разные зарплаты и имели разные льготы.

---

<sup>246</sup> О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

<sup>247</sup> Разъяснение Госкомтруда и Секретариата ВЦСПС от 22 мая 1975 года № 8, 14 «О порядке применения районного коэффициента к заработной плате и льгот для работников, занятых на строительстве и обслуживании Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии БАМ — Тында — Беркамит». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=5032#09317528485979851> (дата обращения: 14.09.2018).

<sup>248</sup> Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 12. Москва: Политиздат, 1979. С. 290.

На работающих в зоне БАМа распространялись льготы, действовавшие в приравненных к Крайнему Северу районах. По истечении одного года работы к заработку начислялось 10 % с последующим увеличением на 10 % за каждый год, пока размер надбавки не достигал 50 %. Пенсионный возраст наступал на 5 лет раньше обычного. При наличии выработанного подземного стажа он сокращался в соответствии с законодательством: «Десять лет подземки дают десять лет списания пенсионного возраста. У меня ребята многие отработали по десять лет и вышли из-под земли. Там стаж считается так: вот если ты пять лет отработал, тебе эти пять лет вообще никак не засчитываются. Если отработал шесть лет, то тебе четыре года списывают и т. д.» (муж., 64 года, Баргузин, 2018).

При поступлении на работу выплачивалось единовременное пособие в размере 50 % среднемесячного заработка («подъемные»), а прибывшим по общественному призыву выделялось 60 руб. до истечения двух лет со дня приезда<sup>249</sup>. Трудящимся в сфере обслуживания, торговли, здравоохранения, образования, культуры, занятым в обслуживании строителей БАМа, выплачивалась надбавка за передвижной характер работ («колесные») в размере 40 % от тарифной ставки.

Разница в заработках достигалась за счет применяемой на предприятиях аккордно-премиальной системы, зависела от норм выработки, объема сверхплановых работ и т. д. Один из ветеранов БАМа рассказывал: «Там у нас всегда были аккордные наряды в то время. Вот дается срок, в срок если выполнил, значит премия минимум 40 %. А там еще как договор заключишь, может и два оклада получишь... В общем, зарабатывали на трассе больше, чем остальные, у бульдозериста заработок был такой же, как у управляющего трестом» (муж., 65 лет, Северобайкальск, 2018).

Работающие на стройке могли по целевым талонам приобрести легковой автомобиль, выплатив его стоимость в рассрочку в течение трех или пяти лет. Многие считают, что именно «Жигулями» и «Нивами» властям удавалось заманивать на БАМ рабочих, поскольку на «большой земле» очереди на покупку автомобиля могли длиться де-

---

<sup>249</sup> Забота партии и правительства о благе народа: сб. док-в. Кн. 3. Москва: Политиздат, 1985. Ч. 1. С. 139–140.

сятками лет. Целевые вклады на приобретение легковых автомобилей для строителей БАМа были введены с апреля 1975 г.<sup>250</sup> По воспоминаниям ветеранов БАМа, данная мера была связана с нехваткой рабочих: «Вот сколько, там, года три-четыре, наверно, прошло (с начала стройки. — *Н. Б.*), и какой-то спад потихоньку пошел. Тогда подкинули машины. Вот за машинами народ и поехал. И многие так: получил — уехал, получил — уехал, и тут текучка кадров была очень приличная» (муж., 65 лет, Северобайкальск, 2018).

Демографические и социологические исследования, проводимые в районах магистрали, также показывают, что на рубеже 1970-х — 1980-х гг. стройка испытывала высокие темпы обратной миграции и, как следствие, дефицит рабочей силы. Основными причинами увольнений были непредоставление работы по основной специальности (34 %) и недостатки в организации труда (20,6 %) <sup>251</sup>. В первые годы преобладал тяжелый физический труд, отсутствовали необходимые элементы производственной, транспортной и социальной инфраструктуры. Рабочие прибывали в необжитые районы будущей стройки вертолетами. В условиях отсутствия дорог они вынуждены были прорубать просеки и сооружать временные базы. Работники мехколонн ночевали в кабинах машин ввиду отсутствия жилья, самостоятельно ремонтировали технику, которая круглый год находилась под открытым небом. Тоннельщики в течение трех лет были заняты на валке леса и возведении временных поселков и только с 1977–1978 гг. приступили к проходке тоннелей. Среди причин высокой текучести строителей в последующие годы респонденты называли неясные перспективы хозяйственного освоения притрассовых территорий, трудности в получении образования, ограниченные возможности карьерного роста <sup>252</sup>.

Право на льготное приобретение автомобиля имели все работающие в бамовских организациях, включая учреждения соцкульт-

---

<sup>250</sup> По страницам архивных фондов Центрального банка Российской Федерации. Выпуск 13. Госбанк СССР и Минфин СССР в процессе мобилизации и использования сбережений населения (ведомственные материалы) / Ю. И. Кашин, Т. В. Козлова. Москва, 2012. С. 161.

<sup>251</sup> Железко С. Н. Факторы стабилизации кадров на строительстве БАМ // Социологические исследования. 1980. № 1. С. 85.

<sup>252</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 56–57.

быта. «Вставать на целевой» можно было неограниченное количество раз, что создавало почву для различных спекуляций. Это же мы, за счет этих машин, зарабатывали деньги себе дополнительно... Перекупщики приезжали прямо к тебе домой, узнавали, что у тебя есть чек на выходе, скорее всего, они работали с банком. Простому смертному на большой земле было нереально купить машину... Я свою двойку (ВАЗ 2102. — *Н. Б.*) брал за пять с половиной тысяч, а продал за одиннадцать, тем более перевертыша, без аккумулятора. Он (перекупщик. — *Н. Б.*) ее забрал и угнал в Москву, говорил, что там делает и продаст еще дороже» (муж., 65 лет, Северобайкальск, 2018).

Несмотря на то, что минимальный срок выплаты стоимости автомобиля составлял три года, многие бамовцы совершали сделки досрочно. На БАМе действовала система накопления отпусков, согласно которой работник мог выработать «автомобильный стаж» без очередных отпусков за два с половиной года, после чего получить вместе с целевым чеком еще и право на полугодовой отдых. «Вообще три года надо было отработать за машину, с отпусками если. У тебя из зарплаты высчитывали, ты сам никуда не платил, бухгалтерия предприятия в сберкассу отправляла сразу, ты даже не видел эти деньги. Но чтобы ускорить это дело, два с половиной года отработываешь и получаешь. Даже сбербанк на это шел и выписывал чек на машину» (муж., 64 года, Баргузин, 2018).

С 1981 г. право на целевые вклады, предназначенные для приобретения легковых автомобилей, было дополнительно предоставлено работникам Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса объединения «Якуталмаз» Министерства цветной металлургии СССР и управления строительства «ВиллюйГЭСстрой» Министерства энергетики и электрификации СССР. На 1 января 1982 г. операции по целевым вкладам совершали 117 сберегательных касс Хабаровского края, Бурятской и Якутской АССР, Амурской и Иркутской областей. Количество целевых вкладов за 1981 г. увеличилось на 26 941 и составило 81 633 счета с остатком вкладов на сумму 162,9 млн руб. За 1981 г. выдано 15,8 тыс. целевых расчетных чеков на сумму 119,6 млн руб. для приобретения легковых автомобилей<sup>253</sup>.

---

<sup>253</sup> РГАЭ. Ф. Р-2324. Оп. 28. Д. 3833. Л. 36–42.

Наряду с материальными стимулами руководящие стройкой министерства и ведомства, а также партийные и комсомольские структуры стремились интенсивно использовать идеологические ресурсы, направленные на повышение энтузиазма и дисциплины трудящихся. Центральное место в нематериальном стимулировании строителей принадлежало организации социалистических соревнований. Они проводились между коллективами отдельных предприятий, бригад внутри одной организации или между индивидами. По продолжительности выделяется четыре вида соревнований: в течение всего периода строительства, в пределах реализации пятилетнего плана, ежегодные и на время решения определенной целевой задачи. Они приурочивались к завершению очередной пятилетки («Определяющему году девятой пятилетки — 30 ударных дней»), предстоящему съезду партии («XXV съезду КПСС — 25 ударных недель!»), годовщинам «важнейших» событий советской истории («К юбилею Октября — комсомольскую двухлетку», «60-летию образования СССР — 60 ударных недель», «30-летию Победы — 30 ударных вахт») и др. Помимо общенациональных дат существовали «внутренние поводы»: за право стать почетным пассажиром первого поезда на сдающемся участке дороги («Заслужи билет до Байкала»), за право стать почетным участником ритуала соединения двух частей ключа от БАМа («За соединение ключа от БАМа») и др.

Основной целью данных мероприятий было стремление придать стройке импульс, ускорить выполнение запланированного объема работ, отчитаться по достигнутым показателям. Ежегодно газеты, теле- и радиоканалы сообщали о принятых рабочими обязательствах по досрочному завершению того или иного объекта, а также рапортовали о выполненных и перевыполненных плановых показателях. Официальная статистика подтверждала эффективность соревнований. Например, движения за бережное отношение к технике «Я — хозяин стройки», «На вверенной технике — до конца строительства БАМа» позволили увеличить межремонтные сроки эксплуатации машин на 30 % и сэкономить только за годы десятой пятилетки более 39 млн руб.<sup>254</sup>

---

<sup>254</sup> Правда о БАМе... С. 91.

В личных нарративах жителей прирассовых городов и поселков тема соцсоревнования практически не всплывает, если ее не актуализировать соответствующими вопросами. Подобные сюжеты занимают незначительную долю в рассказах и, как правило, сопровождаются скепсисом или иронией: «Когда вот первый поезд шел на Северобайкальск, все боялись, не провалиться бы. Сюда столько народу понаехало: поезд, торжество, концерты, фейерверки... Как раз на День комсомола 29-е октября было дело. Но дорога-то! Рельсы были просто брошены через реку, без моста, чтобы поезд в срок пришел... А потом доделывать! Везде так и делалось все, абсолютно все: прокричали, прогремели, а потом доделывали» (муж., 65 лет, Северобайкальск, 2018).

В воспоминаниях прослеживается отношение к подобным акциям как к режиссерским постановкам с фальшивым энтузиазмом, помпезностью, за которыми стоят карьерные амбиции местных руководителей, отчеты, приписки. Празднование трудовых подвигов бамовцев омрачалось истощением сил, вызванным штурмовщиной накануне, и более всего осознанием того, что после торжества предстоит доделывать незавершенный объект в условиях, когда средства на него уже израсходованы, зарплаты и премии получены, награды вручены. «Так вот когда я приняла (руководство. — *Н. Б.*) ... на участке Кичера — Кирон почти все уже выбрано, а там работы еще, а уже денег нет совсем, т. е. по смете деньги все взяты, получены и распределены, получена зарплата, все, а там еще столько работы... Я помню 587 тысяч было запроцентовано вперед...» (жен., 60 лет, Северобайкальск, 2004).

В то же время никто из рассказчиков не упомянул о каком-либо сопротивлении или отказе от участия в акциях. При общем понимании банкротства системы соцсоревнований наблюдалось четкое следование предписанным сценариям поведения и демонстрация лояльности системе. Данный дуализм восприятия действительности советским человеком вырос из социальной инерции или инертности. Советские граждане принимали участие в соцсоревновании, не особенно вникая в буквальное содержание лозунгов и призывов. С помощью таких актов они воспроизводили себя как «нормальных» советских субъектов, вписанных в существующую систему норм, отношений и позиций, со всеми ограничениями, возможностями и свободами. Как отмечает А. Юрчак, «если человек четко повторял формы авторитетных высказываний и ритуалов, не

слишком задумываясь об их буквальном смысле, он получал относительную свободу выстраивать свою жизнь более-менее по-своему, подходить к ней творчески, в меньшей степени зависеть от государственного диктата. Повторение застывших авторитетных форм вело не к закреплению человеческого существования, а, напротив, к его относительному освобождению. Более того, чем сильнее форма авторитетного дискурса застывала..., тем больше внеидеологических свобод и возможностей появлялось в повседневной жизни...»<sup>255</sup>.

Интересно, что на БАМе этот процесс не приобрел форму некоего протеста или сопротивления официальной идеологии, а трансформировался в поиск «настоящего» социализма, не отравленного формализмом советской бюрократической системы. В нарративах бамовцев это выражалось в повышенной степени индивидуальной ответственности перед собой, коллективом, партией, страной.

### Мотивы приезда на БАМ

Основания, по которым советские люди поддержали строительство БАМа и приняли участие в данном проекте, вызывали и продолжают вызывать споры среди ученых-историков и обществоведов. Если советские авторы единогласно утверждали примат патриотических мотивов приезда на БАМ, в зарубежных работах энтузиазм бамовцев ставился под сомнение. В качестве аргументации западные историки приводили высокие зарплаты, систему привилегированного снабжения дефицитными продуктами питания и промтоварами повышенного спроса, включая импортную одежду, обувь и бытовую технику, льготные условия приобретения автомобилей и т. д. Еще в 1978 г. в одном из номеров газеты «Нью-Йорк Таймс» была опубликована статья Д. Шиплера, где говорилось, что «мужественные парни в неимоверно сложных условиях пробиваются сквозь скалы, чтобы через три года лишений получить право на покупку малолитражного автомобиля»<sup>256</sup>.

Большинство отечественных социологических исследований, проведенных в годы строительства магистрали, показывали, что 2/3

---

<sup>255</sup> Юрчак А. Это было навсегда, пока не кончилось. Последнее советское поколение. Москва: Новое литературное обозрение, 2014. С. 77.

<sup>256</sup> БАМ: первое десятилетие... С. 198.

респондентов руководствовались при приезде на БАМ нравственно-патриотическими мотивами. Данные опроса, проведенного на западном участке БАМа летом 1975 г., выявили следующую структуру мотивации строителей: желание проверить себя в настоящем деле — 27 %; романтика, участие в стройке века — 23 %; желание заработать — 15 %<sup>257</sup>.

Судя по материалам обследования в 1976 г., среди мотивов приезда на строительство БАМа ведущее место занимали желание участвовать в освоении Сибири (61,5 %); испытать себя в трудных условиях (39,6 %); необходимость улучшить материальное положение (26,7 %); стремление купить машину (14 %); семейные обстоятельства (10,7 %); желание получить квартиру (6 %). При этом исследователи отмечали, что долевое соотношение тех или иных мотивов разнилось в зависимости от места проживания, возраста и профессии. Среди мотивов приезда хорошую оплату труда отметили от 15 до 24 % молодых респондентов. Среди работников со стажем более года указали высокую зарплату от 42,3 до 58,8 %. Собрать деньги на покупку автомобиля было намерено от 22,4 до 29,8 % опрошенных молодых строителей, в то время как в структуре мотивов приезда желание купить машину занимало 8–14 %<sup>258</sup>.

Наиболее развернутое исследование мотивации приезда на БАМ было осуществлено Е. В. Белкиным и Ф. Э. Шереги в 1981 г. В частности, социологи отметили, что удельный вес мотива улучшить свое материальное положение увеличивался по мере роста числа приезжавших по собственной инициативе в индивидуальном порядке. Многие из них рассчитывали решить проблемы жизненного благоустройства, заработать средства для покупки кооперативной квартиры, мебели, предметов обихода. Заметно отличались основные мотивы приезда на строительство БАМа у мужчин и женщин. Мужчины больше отмечали мотивы материальной заинтересованности, стремление повысить квалификацию, получить более интересную работу. Женщины в три раза чаще называли семейные обстоятельства в качестве основного фактора их приезда на стройку. Свои особенности имела мотивация у различных профессиональных групп

---

<sup>257</sup> Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ... С. 50–52.

<sup>258</sup> Социальные проблемы строительства БАМ ... С. 94–103.



работников. Преобладающие мотивы материального характера отмечали около трети квалифицированных и почти половина подсобных рабочих БАМа.

Мотивы прибытия на БАМ были в значительной степени обусловлены возрастными особенностями. Из данных таблицы 17 Приложения 1 следует, что романтические мотивы были характерны, прежде всего, для представителей молодежи в возрасте до 25 лет, после чего постепенно начинал преобладать материальный интерес. Исследователи также обратили внимание на зависимость структуры мотивации строителей от региона выбытия (см. таблицу 18 Приложения 1).

Наиболее последовательно материальные интересы трудящихся были отражены в данных неопубликованного опроса, проведенного Центральным научно-исследовательским центром Высшей комсомольской школы ЦК ВЛКСМ в 1981 г. Согласно этим сведениям, на первом месте в мотивационной структуре строителей стояла покупка автомобиля (35 %), затем — общий материальный интерес (28,9 %), патриотические причины (9 %), романтика (7,5 %), поиск жилья (7,3 %), семейные причины (1,9 %).

Более дифференцированная мотивация приезда на комсомольскую стройку выступает на основе анализа источников личного происхождения и устноисторических свидетельств. Анализ эпистолярных коллекций бамовцев, представленных в местных историко-краеведческих музеях, позволяет утверждать, что нематериальные мотивы занимали одно из ведущих мест в мотивационной структуре. Молодые люди часто связывали с БАМом обновление собственной жизни, придание ей новых импульсов, обретение смыслов и веры в пошатнувшиеся идеалы развитого социализма: «БАМ — это пульс нашей страны. Именно на такой огромной стройке чувствуешь, чем живет твоя страна, что ей особенно в данный момент нужно. Поэтому я и еду на БАМ»<sup>259</sup>.

Для многих БАМ выступал своеобразной точкой отсчета, перезагрузки собственной жизни. Очень часто с просьбами отправить на строительство магистрали обращались люди, завершавшие очеред-

---

<sup>259</sup> Испытание трассой: сборник / ред. К. Н. Балков. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1978. С. 105.

ной этап своей биографии: выпускники учебных заведений, демобилизованные из рядов советской армии, отбывшие срок заключения, пережившие развод или создавшие новую семью. Особенно много таких обращений содержится в архивах комсомольских штабов. В одном из писем адресант просит вызов на стройку, чтобы избавиться от алкогольной зависимости: «Я хочу обратиться к вам с огромной просьбой — можно ли к Вам приехать на работу, туда, где самые тяжелые условия, самое трудное дело. Дело в том, что я нахожусь в лечебно-трудовом профилактории. Мне 30 лет... После смерти отца и матери я в течение полугода допился до того, что без длительного лечения не могло быть и речи. Написав заявление, я попал в Валуйский лечебно-трудовой профилакторий. В ноябре 1975 г. заканчивается срок лечения. Но я думаю, администрация отпустит меня досрочно»<sup>260</sup>.

Другое письмо было написано заключенным: «После тяжелейшего заточения за совершенную провинность я с 12 февраля 1976 года имею юридическое право на условно-досрочное освобождение... я порвал со своим прошлым, я выбрал новый чистый путь — путь строителей БАМа... Прошу Вас, примите меня в свою семью..., ваше доверие я оправдаю»<sup>261</sup>.

Авторы некоторых писем специально оговаривались, что их не интересуют заработки: «14–15 августа по центральному телевидению мы, я с женой, смотрели передачу «БАМ — трасса мужества». Нас поразил размах стройки, и мы решили написать письмо, чтобы принять участие в этой огромной стройке... Только вы не думайте, что я еду на БАМ за деньгами. Нет! Здесь я тоже отлично получаю. 200–250 у меня есть и здесь. Просто хочется пощупать эту БАМ своими руками...»<sup>262</sup>.

Похожие «оговорки» или замалчивания встречаются при анализе устноисторических материалов. В большинстве рассказов бамовцы утверждают, что до приезда на стройку ничего не знали ни о высоких зарплатах, ни о целевых вкладах на приобретение автомобилей. Такая особенность респондентов отрицать личную материальную заинтересованность неоднократно отмечалась и советскими,

---

<sup>260</sup> РГАСПИ. Ф. 27м. Оп. 1. Д. 41. Л. 1–2.

<sup>261</sup> Там же. Л. 24.

<sup>262</sup> Там же. Л. 64–66.

и современными исследователями<sup>263</sup>. Она была сформирована советским воспитанием, привычкой соответствовать «генеральной линии» в освещении строительства БАМа, выработавшейся под воздействием позднесоветского авторитетного дискурса.

Немецкий историк Б. Кнабе выделил несколько психологических типов строителей: «материалист» (приехал заработать денег), «карьерист» (стремится подняться по служебной лестнице), «романтик» (прибыл по зову сердца, «за запахом тайги»), «расстроенный тип» (рассматривает БАМ как возможность наладить жизнь, создать семью, разрешить свои экзистенциальные проблемы)<sup>264</sup>.

Современный исследователь БАМа Й. Грюцмахер предложил учитывать при построении мотивационной структуры бамовцев возрастные и поколенческие различия: «Временный отказ от комфортного благоустроенного быта, жизнь со сверстниками в экзотичных условиях севера, жизнеутверждающая атмосфера, вызванная рассказами о гитарах, кострах, комсомольских свадьбах оказали определенное влияние, прежде всего, на молодых людей. Молодежь привлекали возможности освобождения от родительской опеки, самостоятельное трудоустройство, материальная независимость, стремление к самопознанию и испытанию себя. Работниками зрелых возрастов БАМ рассматривался как второй шанс в кризисных ситуациях, включая материальные трудности или экзистенциальные проблемы. Во всех случаях БАМ воспринимался как отправная точка обновления «скучной» советской повседневности»<sup>265</sup>.

Таким образом, мотивационная структура приезжавших охватывала целый комплекс материальных и нематериальных интересов, включая высокие зарплаты, доступ к дефицитным и статусным товарам, возможность в короткий срок приобрести личный автомобиль, высокий престиж работы на БАМе, возможности для ускоренного карьерного роста, патриотизм и желание участвовать в масштабном проекте, познавательного-туристического интереса, жажда приключений, сложные семейные обстоятельства, личностные кризисы, дезориентация и усталость от скучной советской повседневности и т. д.

---

<sup>263</sup> Богданова Е. А. Указ. соч. С. 199–218; Воронина Т. Ю. Память о БАМе. Тематические доминанты... С. 76–95.

<sup>264</sup> Knabe B. Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn. Teil III. Köln: Carl Hanser Verlag, 1977. S. 78–79.

<sup>265</sup> Grützmacher J. Op. cit. S. 264–265.

## **Условия труда. Производственный травматизм**

В первые годы строительства магистрали преобладал тяжелый физический труд, отсутствовали необходимые элементы производственной, транспортной и социальной инфраструктуры. Рабочие забрасывались в необжитые районы будущей стройки вертолетами. В условиях отсутствия дорог они вынуждены были прорубать просеки и сооружать временные базы.

Самыми травмоопасными на тот момент считались работы в лесу. Поскольку формирование строительных организаций осуществлялось путем перевода транспортных строителей с других объектов страны, большинство прибывших составили опытные рабочие с большим стажем и высокой квалификацией. Как показывают специальные исследования, потребности стройки в этой категории рабочих были значительно ниже, чем в наборе рабочих средней и низкой квалификации<sup>266</sup>. Такая ситуация приводила к трудоустройству по новой, менее квалифицированной профессии. Например, первые десанты строителей бурятского участка магистрали, укомплектованные работниками Главтоннельмостростроя, в течение трех лет были заняты на валке леса и возведении временных поселков, и только с 1977–1978 гг. приступили к проходке тоннелей<sup>267</sup>. Эти обстоятельства вызвали резкий рост производственного травматизма. В 1975 г. частота несчастных случаев по западному участку БАМа составила 12,78 случая на 1 тыс. человек, а коэффициент тяжести — 318,3 человеко-дня<sup>268</sup>.

Второй по распространенности причиной несчастных случаев были аварии на автодорогах. Прокладываемые наспех, во временном варианте и с нарушениями строительных стандартов и нормативов дороги БАМа превратились в одну из серьезнейших проблем региона, не решенную вплоть до настоящего момента. В воспоминаниях строителей часто присутствуют сюжеты об авариях на дорогах. Например, работавший на стройке бульдозеристом ветеран БАМа вспоминает: «Если на настоящей дороге уклон на километр должен

---

<sup>266</sup> Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ... С. 80–85.

<sup>267</sup> ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 9. Д. 2. Л. 10.

<sup>268</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 6. Л. 16.

быть не больше 18 метров, то там подъем был на километр 40 метров, нарушение по уклонам в два с лишним раза больше... Бригада была Савельева... торопились на праздник к 7 ноября, по серпантину спу-скались, шофер не справился, свалился в пропасть. Вот так погибли пять человек» (муж., 77 лет, г. Северобайкальск, 2018).

Строители страдали от обморожений, потому что на участки не-своевременно поставлялись теплые вещи. Судя по протоколам сес-сий районных Советов депутатов и райкомов КПСС, перебои в по-ставках зимней одежды постоянно являлись там предметом обсуждений. Например, из доклада первого секретаря Северобай-кальского райкома мы узнаем, что в 1974 г. строители оставались без спецодежды и теплых вещей вплоть до декабря, несмотря на насту-пившие еще в октябре холода<sup>269</sup>.

На третьей отчетно-выборной конференции дорпрофсожа забай-кальских транспортных строителей в ноябре 1979 г. были выявлены недостатки в снабжении работников строительных подразделений. В 1979 г. только 40 % работников СМП-581 Нижнеангарсктранс-строя было обеспечено спецодеждой, 16 % — меховыми изделиями. У рабочих отсутствовала зимняя обувь, так как все поступившие в ОРС валенки оказались маленьких размеров<sup>270</sup>. Похожие сведения находим в протоколе ноябрьского пленума дорпрофсожа 1980 г.: в тресте «Нижнеангарсктрансстрой» на 429 трудящихся СМП-572 было выдано 90 ватников, а на 1140 рабочих автобазы — 145. Иногда в документах встречаются комичные случаи. Так, например, в 1980 г. в результате неточности в оформлении заказа тоннельщики полу-чили вместо брезентовых рукавиц предназначенные для пекарей бай-ковские<sup>271</sup>.

С развертыванием социально-производственной инфраструк-туры стройки произошло закономерное снижение травматизма, а также изменились структура факторов и степень тяжести. Анализ от-четов ГлавБАМстроя показал, что к числу наиболее травмоопасных видов деятельности относились ремонт строительной техники (18–22 %), валка леса, производство земляных и взрывных работ (14–18 %),

---

<sup>269</sup> ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 7. Д. 2. Л. 46.

<sup>270</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 35. Л. 60–61.

<sup>271</sup> Там же. Д. 46. Л. 210.

эксплуатация транспортных средств (17 %). Среди причин несчастных случаев на производстве основными являлись неудовлетворительная организация работ (29–32 %), недостатки в обучении (13 %), эксплуатация неисправных машин и механизмов (9 %), несовершенство технологических процессов (9%)<sup>272</sup>.

Архивные данные свидетельствуют, что производственный травматизм особенно высокие показатели имел в начальный и завершающий периоды строительства магистрали (таблица 19 Приложения 1). Анализ динамики производственного травматизма в 4 крупнейших трестах западного участка БАМа позволяет сделать вывод о зависимости частоты и тяжести несчастных случаев от специфики деятельности предприятий (таблица 20 Приложения 1).

Работники автобаз и мехколонн сталкивались с неблагоприятным воздействием на здоровье горюче-смазочных материалов, низких температур, отсутствием регулярного питания, длительными рейсами, были подвержены несчастным случаям на дорогах, состояние которых на большинстве строительных участков было неудовлетворительным до конца 1970-х гг. По воспоминаниям рабочих, им часто приходилось ночевать на дороге в кабинах машин, под открытым небом ремонтировать технику в 45-градусные морозы либо погрузившись по пояс в воду (муж., 77 лет, г. Северобайкальск, 2018).

В 1977 г. на иркутском участке стройки из-за аварийного состояния инспекция труда приостановила работу 41 объекта, опечатала по причине неисправности 129 машин, выдала 207 предписаний руководителям предприятий<sup>273</sup>. В 1978 г. была приостановлена деятельность уже 105 объектов, 353 машин, 209 руководителей были оштрафованы и 25 — уволены<sup>274</sup>.

В строительно-монтажных подразделениях, специализировавшихся на укладке железнодорожного пути и на сооружении производственных и гражданских зданий, влияние на здоровье оказывали такие особенности труда на открытом воздухе, как низкие температуры, обильные осадки, ветреные потоки, а также укусы кровососущих насекомых и клещей в теплое время года. Кроме того, архивные документы сообщают о многочисленных нарушениях в организации

---

<sup>272</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4262. Л. 280–281.

<sup>273</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 235. Л. 58.

<sup>274</sup> Там же. Д. 259. Л. 37.

рабочих мест: стройплощадки регулярно замусоривались, строительные леса сооружались некачественно, в цехах отсутствовала вентиляция и достаточное освещение, станки и сварочные агрегаты эксплуатировались без средств индивидуальной защиты. Например, в арматурном цехе завода железобетонных конструкций треста «Ангарстрой» рабочее место дежурного электрослесаря было оборудовано в вентиляционной камере. Поскольку шум вентиляторов мешал работе слесаря, он отключил вентиляционную систему цеха<sup>275</sup>.

Гигиенические условия труда при осуществлении подземных работ включали такие неблагоприятные производственные факторы, как воздействие оксидов азота и углерода при взрыве породы, пылевое загрязнение воздуха, высокие уровни шума, отсутствие естественного освещения, ослабленное геомагнитное поле, вибрационный фон, повышенная влажность, радиация.

Среди основных факторов травматизма у тоннельщиков документы называют обрушения и обвалы, аварии на транспорте, травмы при перемещении грузов, падения рабочих с высоты и др. Наиболее частыми были случаи, вызванные нарушениями технологических процессов, особенно в закреплении сводов и при проведении буровзрывных работ (20 % всех случаев). К причинам подобных нарушений следует отнести недостатки в проектно-изыскательной деятельности, форсирование сооружения объектов ради достижения плановых показателей, стремление к экономии ресурсов, производственный брак и др.

Несчастные случаи часто происходили из-за стремления руководства ускорить сдачу объекта ради своевременного выполнения или перевыполнения плановых показателей со всеми вытекающими отсюда предпочтениями. Нормы допустимого отставания во временной и постоянной отделке сводов тоннелей регулярно завышались главком. Например, по Северомуйскому тоннелю разрыв достигал 200 м, что создавало угрозу для рабочих<sup>276</sup>. В архивных документах часто встречаются факты травмирования или гибели проходчиков из-за осыпания незакрепленных сводов. Например, 25 ноября 1980 г. в забое тоннеля при разгрузке вагона отслоившимся куском породы

---

<sup>275</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 174. Л. 17–18.

<sup>276</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 37. Л. 14–18.

из свода был смертельно ранен проходчик ТО № 21 В. А. Железняков<sup>277</sup>. Аналогичный случай произошел при сооружении Кодарского тоннеля. По воспоминаниям проходчиков, они видели осыпающийся свод и неоднократно предупреждали о необходимости его закрепления, но «руководство требовало дырку» и не предприняло первоочередных мер (муж., 62 года, с. Баргузин, 2016).

Другой распространенной причиной производственного травматизма у тоннельщиков была неудовлетворительная организация работ, связанная с нарушениями техники безопасности, трудовой дисциплины и содержания рабочих мест (15–20 % всех несчастных случаев). Проведенные летом 1979 г. на строительных участках проверки выявили отсутствие вентиляционных систем и превышение допустимой концентрации вредных веществ в воздухе горных выработок в 15–46,4 раза, слабую освещенность рабочих мест (в 10–30 раз ниже норматива), необеспеченность строителей средствами индивидуальной защиты и спецодеждой<sup>278</sup>.

Существующие системы вентиляции не обеспечивали нормальной воздушной среды в шахтах. Из-за отсутствия специальных лабораторий пробы воздуха осуществляли сменные по бригаде: «После взрыва при опалке там газ — кошмар!.. Респиратор спасает от угарного газа, а это взрывается аммиачная селитра. Телогрейку водой намочишь, на лицо и пошел в забой» (муж., 62 года, с. Баргузин, 2016). К середине 1980-х гг. только 40% подземных рабочих трудились в условиях, приведенных в соответствие с нормами по загазованности воздуха<sup>279</sup>.

Среди прочих травмообразующих факторов при горнопроходческих работах архивные документы называют неисправности или конструктивные недостатки машин и механизмов (7–8 %), нарушения правил дорожного движения (6 %), использование рабочего не по специальности (2 %), недостатки в обучении специалистов (менее 1 %)<sup>280</sup>.

Под строжайшим запретом находился вопрос о повышенном радиационном фоне в горных выработках. «В Байкальском тоннеле мы

---

<sup>277</sup> ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп.1. Д. 386. Л. 25–30.

<sup>278</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 37. Л. 15.

<sup>279</sup> ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 679. Л. 2–3.

<sup>280</sup> Там же. Д. 678. Л. 10–15.



обратили внимание, когда нам после работы начали выдавать красное сухое вино... Подземка — это сами по себе вредные условия. А то, что им сопутствует радиация, об этом вообще не говорили! Это мы уже потом узнали, когда, допустим, вся бригада Толстоухова, которая шла с востока... сейчас практически никого нет в живых...» (муж., 62 года, с. Баргузин, 2016).

В 2001 г. редактором газеты «Северобайкальские вести» В. А. Мизиряком был опубликован очерк «Байкальский тоннель — надгробье для проходчиков», неоднозначно воспринятый читателями. В нем журналист беседует с электрослесарем бригады проходчиков В. К. Абрамцевым: «Мне сейчас 56-й год, я живой. А многие умерли до своего юбилея, другим только перевалило через 50... Из 32 человек постоянного состава проходчиков бригады В. Р. Толстоухова в живых осталось всего 5–6 человек... И не слишком ли много было смертей рабочих с одинаковым диагнозом — рак, причастных к строительству тоннелей? Хочется верить, что о настоящих условиях работы здесь руководство строительства не знало. Но ох не зря в забой подавали привозную воду, а в магазинах поселка предлагалось красное вино... Похоже, были все-таки люди, кому были известны особенности условий строительства тоннеля»<sup>281</sup>.

Наличие радиации в горных выработках строящихся тоннелей тщательно скрывалось от рабочих руководством стройки и стало предметом общественной дискуссии только в постсоветский период. В 2005–2011 гг. была проведена серия открытых исследований в Северомуйском и Байкальском тоннелях, которые обнаружили превышение нормативов природных источников ионизирующего излучения на рабочих местах. Источником радиации оказались испарения насыщенных радоном подземных вод, поступающие в дренажную штольню и транспортный тоннель из разгрузочных скважин и трещин в стенах выработки. Существующие схемы работы системы вентиляции Северомуйского тоннеля не справляются с удалением газа<sup>282</sup>. Специалисты отмечали, что без мероприятий по снижению

---

<sup>281</sup> Памяти бамовцев // Проза.ру. URL: <https://www.proza.ru/2004/03/28-29> (дата обращения: 29.10.2018).

<sup>282</sup> Пинчук К. А. Исследование распределения и мониторинг радона в Северомуйском железнодорожном тоннеле на трассе Байкало-Амурской магистрали: автореферат диссертации ... кандидата геолого-минералогических наук: 25.00.36. Иркутск, 2012. С. 17.

концентрации радона в тоннелях, у работников повышается риск заболеваемости злокачественными новообразованиями<sup>283</sup>.

Гигиеническая оценка условий труда на рабочих местах в Северомуйском и Байкальском тоннелях позволила отнести их к вредному классу 4 степени (3.4), а в мысовых тоннелях — к вредному классу 3 степени (3.3)<sup>284</sup>. В связи с этим рабочие, обслуживающие Северомуйский и Байкальский тоннели, были приравнены по условиям труда к персоналу группы А, работающему с техногенными источниками излучения и являющемуся объектом радиационного контроля<sup>285</sup>.

Целенаправленная работа по охране труда велась как внутри самих предприятий, где были организованы отделы по технике безопасности, введен жесткий контроль над соблюдением всех норм и инструкций, так и извне – со стороны советских и партийных органов, народного контроля, профсоюзов. Законодательной основой такой деятельности стал Кодекс законов о труде 1971 г., раздел X которого включал статьи по обеспечению здоровых и безопасных условий труда, соблюдению требований охраны труда при строительстве и эксплуатации производственных зданий, сооружений и оборудования и т. д.<sup>286</sup>

В 1980-е гг. на строительных предприятиях БАМа стали разрабатываться ежегодные комплексные планы санитарно-оздоровительных мероприятий по охране труда, проводиться курсы по обучению основам техники безопасности, организовываться дни и месячники охраны труда. В соответствии с постановлением Президиума ВЦСПС и распоряжением Минтрансстроя и ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта на БАМе проводился Всесоюзный

---

<sup>283</sup> Борейко А. Н. Гигиеническая оценка условий труда и риска нарушения здоровья работников Северо-Муйского тоннеля БАМа: автореферат диссертации ... кандидата медицинских наук: 14.02.01. Иркутск, 2011. С. 17.

<sup>284</sup> Куренкова Г. В., Дьякович М. П., Лемешевская Е. П. Методические подходы к оценке профессионального риска работников железнодорожных тоннелей // Сибирский медицинский журнал. 2013. Т. 122, № 7. С. 36–40.

<sup>285</sup> Куренкова Г. В., Лемешевская Е. П. Концептуальный подход к учету индивидуальных доз облучения радоном рабочих железнодорожных тоннелей // Экология человека. 2013. № 2. С. 14–21.

<sup>286</sup> Ляпина О. П., Усикова О. В. Исторический аспект и проблемы современного состояния системы охраны труда в Российской Федерации // Сиббезопасность-СПАС-СИБ. 2014. № 1. С. 122–123.

общественный смотр состояния условий и охраны труда за 1980 г. и за десятую пятилетку. За один год только в подразделениях тоннельщиков было проведено 16 проверок по охране труда, в том числе 8 проверок объединенной комиссией дорпрофсожа, горного надзора, СЭС, котлонадзора, госпожарнадзора и стройкома, 4 — стройкома, 4 — службой охраны труда предприятия<sup>287</sup>.

В первой половине 1980-х гг. наблюдалось усиление просветительно-пропагандистской работы и контроля над охраной труда на предприятиях. Практически повсеместно создавались кабинеты и уголки по технике безопасности, вводились должности общественных инспекторов по охране труда, рабочие места обеспечившись необходимыми условиями. Так, в подразделениях БАМтоннельстроя количество гардеробных мест, душевых, комнат для отдыха и обогрева увеличилось в полтора-два раза<sup>288</sup>. В мехколоннах треста «ЗапБАМстроймеханизация» были реконструированы системы вентиляции и отопления в авторемонтных цехах, улучшались бытовые и санитарные условия труда, организовывались котлопункты и здравпункты на отдаленных участках<sup>289</sup>. В тресте «ЛенаБАМстрой» во всех подразделениях были образованы кабинеты охраны труда, служба безопасности дорожного движения при автобазе, разработаны и внедрены собственные стандарты — «Порядок проведения дня техники безопасности» и «Порядок обучения работающих безопасности труда»<sup>290</sup>.

В целях обеспечения стройки квалифицированными рабочими при трестах ГлавБАМстроя создавались техшколы и учебные пункты. Из-за нехватки помещений и оборудования обучение проводилось в форме краткосрочных курсов без отрыва от производства. Например, созданный в 1975 г. учебный пункт при Нижнеангарсктранстрое первоначально не имел собственного помещения и проводил занятия по месту работы обучавшихся. К 1981 г. он насчитывал 12 филиалов во всех 18 подразделениях треста, а также два учебных класса в здании Северобайкальского техникума<sup>291</sup>.

---

<sup>287</sup> ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 478. Л. 10.

<sup>288</sup> Там же. Д. 678. Л. 18.

<sup>289</sup> АО УКМО. Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 543. Л. 2.

<sup>290</sup> АО УКМО. Ф. Р-52. Оп. 1. Д. 77. Л. 31, 36–37.

<sup>291</sup> АО СБ. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 217. Л. 10.

В городе Усть-Кут располагался учебный пункт треста «ЗапБАМстроймеханизация», в котором находилось 2 учебных кабинета на 60 мест, что в условиях постоянного обновления контингента рабочих не могло удовлетворить потребности предприятия в обучении. Это обстоятельство выступало предпосылкой роста производственного травматизма. Например, в 1976 г. из 76 несчастных случаев 12 было связано с недостатками в обучении, а в 1983 г. из 52 случаев 20 было вызвано использованием рабочих не по специальности<sup>292</sup>. Полноценному охвату механизаторов различными формами обучения также препятствовал разъездной характер работ. В результате при учебном пункте было организовано 6 филиалов, размещавшихся в местах дислокации крупных мехколонн в Братске, Железногорске, Магистральном, Улькане, Нижнеангарске и Новом Уояне. Благодаря принятым мерам среднегодовой контингент обучающихся вырос до 380–450 человек<sup>293</sup>.

В 1980–1981 гг. на базе учебного пункта УС «БАМтоннельстрой» был организован филиал техшколы Мосметростроя. Ежегодно в нем проходило обучение 500–700 человек по востребованным в тоннелестроении рабочим специальностям, таким как операторы и машинисты бетононасосов, компрессоров, буровых установок и погрузчиков. Филиал размещался в помещении гостиницы жилищно-коммунальной конторы треста, где располагал несколькими учебными кабинетами площадью 50 кв. м и небольшой библиотекой<sup>294</sup>.

Подготовка и повышение квалификации работников Мостостроя-9 осуществлялись через учебный пункт и сеть филиалов при мостотрядах без отрыва от производства. Начиная с конца 1970-х гг. ежегодно учебным пунктом выпускалось по 250–350 рабочих, получивших подготовку по востребованным специальностям. Обучение мостостроителей также проводилось на базе техшколы Минтранстроя в пос. Якурим<sup>295</sup>. Свой учебный пункт с библиотекой и двумя учебными классами на 50 мест был создан при тресте «ЛенаБАМстрой»<sup>296</sup>.

---

<sup>292</sup> АО УКМО. Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 46. Л. 5; Д. 305. Л. 4.

<sup>293</sup> Там же. Д. 251. Л. 62–63.

<sup>294</sup> ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 472. Л. 13–14.

<sup>295</sup> АО УКМО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 113. Л. 35.

<sup>296</sup> АО УКМО. Ф. Р-52. Оп. 1. Д. 79. Л. 48.

В комплексе мер по снижению и профилактике травматизма широко применялись различные формы дисциплинарных взысканий, штрафов, выговоров, понижений в должности и т. д. В таблице 21 Приложения 1 приведены сведения о мерах, принимаемых в отношении нарушителей трудовой дисциплины, чьи действия повлекли за собой несчастные случаи на производстве, в подразделениях тоннельщиков.

Данные демонстрируют четкую тенденцию по сокращению числа мер административного воздействия на нарушителей (выговоры, понижения в должности), что могло быть связано с общим снижением травматизма на производстве. В то же время количество случаев, относящихся к денежным взысканиям, остается стабильно высоким на протяжении всего рассматриваемого периода. В числе прочего это свидетельствует об эффективности подобных наказаний в борьбе с нарушениями трудовой дисциплины. В 1985 г. была введена компенсация за причиненный ущерб здоровью работников при исполнении служебных обязанностей<sup>297</sup>.

В 1986 г. вышло распоряжение Минтрансстроя СССР об обеспечении всех транспортных строителей санитарно-бытовыми помещениями до конца 1987 г. На Тайшетском комбинате стройиндустрии был принят цех керамзита с соответствующими требованиям гардеробными и душевыми. Однако уже через полгода все санитарное оборудование было выведено из строя: «в умывальниках сняты краны, в душевых разукомплектованы смесители горячей и холодной воды, душевые сетки и двери поломаны»<sup>298</sup>. Судя по документам, подобная антисанитарная обстановка наблюдалась и в других цехах комбината, а также на других предприятиях. В ЗапБАМстроймеханизации обеспеченность гардеробными составляла 60 %, а в Ангарстрое бытовки были расположены в требующих ремонта полуразвалившихся вагончиках<sup>299</sup>. В ходе проверки треста «Нижнеангарсктрансстрой» было обнаружено, что на 5872 работника приходилось 22 душевые сетки, 164 умывальника, 149 помещений отдыха<sup>300</sup>.

---

<sup>297</sup> Урожаева Т. П. Проблемы охраны труда на промышленных предприятиях Иркутской области в 1990-е годы // Вестник НГУ. Сер. История, филология. 2016. Т. 15, № 8: История. С. 171.

<sup>298</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 417. Л. 40.

<sup>299</sup> Там же. Д. 430. Л. 63.

<sup>300</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 37. Л. 15–19.

Профсоюзные организации вносили свой весомый вклад в работу по профилактике и снижению травматизма. Помимо просветительских мероприятий и регулярных проверок строительных организаций они осуществляли распределение путевок на санаторно-курортное лечение. Данная статья расходов занимала второе место после выплат по больничным листам в профсоюзных бюджетах. За 1982–1984 гг. на эти цели было израсходовано более 2 млн руб. В здравницах и домах отдыха страны отдыхало и лечилось по путевкам профсоюзов 7500 работников, на туристических базах — 17 тыс., получали диетпитание 3,6 тыс. человек<sup>301</sup>.

Наряду с возможностью пребывания во всесоюзных здравницах работники могли получать необходимое лечение в местных санаторных учреждениях, созданных при строительных предприятиях. Например, БАМтоннельстрой располагал своим профилакторием на берегу Байкала, который был открыт зимой 1983 г. В помещении, рассчитанном на 50 мест, размещались физиокабинет, солярий, сауна с бальнеологическими ваннами<sup>302</sup>. Из-за ограниченной материально-технической базы местным санаторным лечением не удавалось охватить значительное число тоннельщиков, что руководство стремилось компенсировать за счет привлечения внешних баз рекреации.

Отечественный и зарубежный опыт свидетельствует, что значительное влияние на уровень производственного травматизма оказывает техническое состояние оборудования. Например, на предприятиях Японии, США, Великобритании, Германии существенно снизить частоту несчастных случаев со смертельным исходом позволило техническое перевооружение перерабатывающей промышленности в 1970–1980-х гг.<sup>303</sup> Внедрение новой техники, механизация и автоматизация производственных процессов, приводившие к сокращению доли ручного труда, способствовали уменьшению количества несчастных случаев на БАМе.

Благодаря принимаемым мерам в первой половине 1980-х гг. производственный травматизм с тяжелыми последствиями по строительным предприятиям западного участка БАМа снизился в полтора-два

---

<sup>301</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 58.

<sup>302</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 37. Л. 19.

<sup>303</sup> Тихонова Г. И., Чуранова А. Н., Горчакова Т. Ю. Производственный травматизм как проблема социально-трудовых отношений в России // Проблемы прогнозирования. 2012. № 3. С. 106.

раза. В 1985 г. коэффициент частоты несчастных случаев составил 6,15 случая на 1 тыс. человек. Коэффициент тяжести за 10 лет снизился с 318,3 до 180 человеко-дней<sup>304</sup>. На VI конференции дорпрофсоюза байкальских транспортных строителей, которая состоялась 29 ноября 1986 г., Герой Социалистического Труда А. В. Бондарь в своем докладе отмечал, что только 16 % строителей БАМа трудились в не отвечающих нормам условиях, 40 % строителей пользовались льготами за вредность, в то же время более полутора тысяч женщин было занято в ночное время, 627 рабочих мест не отвечали установленным требованиям<sup>305</sup>.

В 1989 г. было проведено исследование заболеваемости строителей с временной утратой трудоспособности на основе анализа больничных листов микрорайона СМП-580 треста «ЛенаБамстрой». В результате было установлено, что заболеваемость с временной утратой трудоспособности увеличивалась в 2,3 раза. В структуре заболеваемости работников преобладали болезни органов дыхания, периферической нервной системы, травмы и заболевания кожи, превышавшие отраслевые и общесоюзные показатели<sup>306</sup>.

По результатам проведенных исследований были разработаны практические рекомендации для врачебно-санитарной службы БАМа, ГлавБамстроя и строительных трестов. Был заключен договор с АМН СССР на XIII пятилетку по разработке гигиенического паспорта района строительства с отражением всех факторов, влияющих на здоровье населения. Однако свертывание плановых научно-медицинских исследований и прекращение широкомасштабного освоения региона строительства в конце 1980-х гг. не позволили оценить эффективность предложенных мероприятий<sup>307</sup>.

Подводя итоги, следует отметить, что условия труда и динамика производственного травматизма на строительстве БАМа напрямую зависели от местных условий и особенностей осуществления тех или иных видов строительных работ. На начальном этапе строительства

---

<sup>304</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 123. Л. 10–12.

<sup>305</sup> Там же. Д. 121. Л. 21.

<sup>306</sup> Зобнин Ю. В. Исследования сотрудников кафедры госпитальной терапии и академической группы К. Р. Седова в зоне строительства Байкало-Амурской магистрали // Сибирский медицинский журнал. 2006. № 2. С. 92–93.

<sup>307</sup> Там же. С. 93.

преобладал тяжелый физический труд в условиях отсутствия транспортных коммуникаций, незнакомого рельефа и сурового климата, проблем в организации снабжения и быта строителей, несформированности специализированных служб по охране труда, здравоохранению и профессиональному обучению рабочих. На этапе основного строительства на первое место выступили такие факторы, как несоблюдение технологических процессов и пренебрежение техникой безопасности, связанные с форсированием сроков и темпов строительства, погоней за плановыми показателями, халатностью и формализмом руководства строительных предприятий и местных органов управления и надзора. Более четкие формы система охраны труда и профилактики травматизма приобретает на завершающем этапе строительства. В это время совершенствуется автоматизация и механизация подавляющей части производственных процессов, улучшается контроль за состоянием рабочих мест, разворачиваются центры профессиональной подготовки и переподготовки по рабочим специальностям, налаживается система санаторно-курортного обслуживания строителей и т. д. Однако изменившиеся условия хозяйствования, начавшиеся перебои в финансировании стройки поставили перед сложившейся системой по охране труда новые задачи, решение которых было затруднено из-за завершения социалистической стройки и последовавшего распада советского государства.

Строительство БАМа протекало в сложных условиях района нового освоения. На начальном этапе отсутствовали пути сообщения, связь, электроснабжение, строители десантами «забрасывались» в тайгу, прорубали первые просеки и прокладывали автосимники. На темпах строительства сказывались недостаток опыта работы транспортных строителей в вечной мерзлоте, перебои в снабжении строительными материалами и оборудованием, высокая текучесть кадров. Проектировщиками оказались не учтены природно-географические и геологические особенности территорий прохождения магистрали, что привело к многочисленным задержкам строительства и переносу сроков пуска БАМа в эксплуатацию сначала до 1982, затем до 1989 г.

В совокупности данные обстоятельства обусловили высокую и долговременную концентрацию транспортных строителей в районах стройки, что привело к перерасходу фондов заработной платы, истощению лимитов средств на временные здания и сооружения, на непредвиденные расходы, общему удорожанию проекта.



В пределах западного участка во второй половине 1970-х гг. интенсивные работы шли на линии Лена — Кунерма, которая в 1982 г. была подготовлена к сдаче по пусковому комплексу. В конце 1978 г. путеукладчик достиг Бурятской АССР. Последним в границах западного БАМа застраивался читинский участок, что предопределило более позднее возникновение там новых населенных пунктов, пришедшее на период, когда все силы транспортных строителей были сосредоточены на открытии сквозного движения вдоль магистрали. В итоге поселки Каларского района Читинской области не успели в достаточной степени развернуться и обустроиться, по сравнению с новостройками соседних участков.

Особенностями строительно-монтажных работ на центральном участке были уже имевшиеся до объявления комсомольской стройки железнодорожные участки, которые нуждались в ремонте или восстановлении. В 1976 г. был сдан во временную эксплуатацию участок Бам — Тында, а через три года — Тында — Беркакит, что позволило приступить к интенсивному освоению прилегающих территорий. В отличие от других участков, где основным заказчиком строительства являлось МПС, на территориях южной Якутии и севера Амурской области осуществляли деятельность два других союзных министерства — Минуглепром и Минэнерго, что привело к развертыванию центров шахтеров и энергетиков и возникновению Южно-Якутского ТПК.

Сооружение восточного участка БАМа осуществлялось в условиях уже существовавшей с 1930–1950-х гг. железнодорожной сети, которая в рассматриваемый период была подвергнута реконструкции и достраиванию силами железнодорожных войск. Одновременно осуществлялась диверсификация прежней социально-экономической структуры, модернизация пристанционного железнодорожного хозяйства, застройка эксплуатационных поселков шефствовавшими коллективами из различных регионов РСФСР и союзных республик СССР.

## 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, Курumkanский — Бурятской АССР; Каларский, Тунгиро-Олекминский, Тунгокоченский — Читинской области; Алданский, Олекминский — Якутской АССР; Желтулакский, 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 закреплен 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 Минтрансстроя 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; Желтулакский (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 — Беркамит, 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

комплекса на базе железнодорожной магистрали. Однако с упразднением БАМЖД, придававшей прилегающим к магистрали территориям системную целостность, специалисты стали все чаще возвращаться к термину «зона БАМ», поскольку «он отражает сниженные характеристики интенсивности экономической деятельности, очаговую депрессивность и конгломератность территориально-производственного сочетания»<sup>308</sup>.

При разработке целевой комплексной программы хозяйственного освоения зоны БАМа было предусмотрено выделение ряда территориально-производственных комплексов (ТПК), под которыми понимались планомерно создаваемые, пропорционально развивающиеся совокупности устойчиво взаимосвязанных отраслей народного хозяйства, трудовых и природных ресурсов, которые сконцентрированы на ограниченной территории, обслуживаются единой инфраструктурой и обеспечивают создание условий жизни населения и охраны окружающей среды<sup>309</sup>.

Проектировщики предусматривали выделение в зоне влияния магистрали таких ТПК, как Верхне-Ленский, Северо-Байкальский, Удоканский, Южно-Якутский, Западно-Амурский (Тындинский), Зейский, Селемджинский и Ургальский, а также развитие опорно-тыловых баз сопредельных районов — Братско-Усть-Илимского на западе и Комсомольского на востоке. Братско-Усть-Илимский ТПК планировалось превратить в опорную базу западного и центрального участков магистрали, разместив там мощности по выпуску мобильных, легкоборных деталей и узлов из алюминия, древесины, полимеров и пластика. В составе Комсомольского ТПК предполагалось создание северного звена с предприятиями лесной и деревообрабатывающей промышленности, горно-обогатительными производствами железа, марганца, фосфоритов и пр. и южного звена с центрами цветной металлургии, целлюлозно-бумажной промышленности, нефтепереработки и машиностроения.

Верхне-Ленский ТПК со строительством БАМа должен был стать центром лесной и деревообрабатывающей промышленности.

---

<sup>308</sup> Савватеев А. В. Указ. соч. С. 5.

<sup>309</sup> Разработка и реализация проектов экономической и социальной модернизации Сибири в XX веке / А. А. Долголюк, В. И. Исаев, Н. А. Куперштох, В. Ю. Малов, Р. Е. Романов, О. В. Тарасова, А. И. Тимошенко; Институт истории СО РАН. Новосибирск, 2015. С. 208–210.

Кроме того, месторождения калийных солей позволяли разместить в районе предприятия по производству химических удобрений. Предпосылками формирования Северо-Байкальского ТПК служили запасы свинца, цинка, молибдена, асбеста и пр. На севере Читинской области предполагалось создать Удоканский ТПК на базе меднорудных месторождений. Пересечение БАМом Витима давало возможность проектировщикам запланировать сооружение Мокской ГЭС, которая должна была обеспечивать электроэнергией Северо-Байкальский и Удоканский ТПК. На базе Нерюнгринского угольного разреза получил развитие Южно-Якутский ТПК.

Географическое положение Тындинского района определяло его производственную специализацию на оказании транспортных услуг. Также здесь планировалось разместить лесозаготовительные предприятия, завод по производству минеральных удобрений, разрез по добыче бурого угля. В Зейском ТПК основу производства должны были создать энергетика, добыча цветных металлов, лесная промышленность, машиностроение и судоремонт. Географическое положение Селемджинского района обусловило проектирование в нем предприятий горнодобывающей и лесной промышленности. Перспективы развития Ургальского района были связаны с разработкой угольных и лесных ресурсов.

Вместе с тем специалисты отмечали «неоднозначность решения вопросов территориальной организации производства в зоне БАМа» и подчеркивали тезис о потенциально возможных промышленных районах и территориально-производственных сочетаниях (ТПС)<sup>310</sup>. Комплексные изыскательские работы и надежные технико-экономические обоснования по имеющимся месторождениям в достаточной степени не проводились, на что неоднократно обращали внимание эксперты. По выражению А. А. Кина, «заставить ведомства реализовать программу хозяйственного освоения зоны БАМа деградирующей административной системе СССР оказалось не по силам»<sup>311</sup>.

---

<sup>310</sup> БАМ: первое десятилетие... С. 94.

<sup>311</sup> Кин А. А. Указ. соч. С. 61.

### Горнодобывающая промышленность

В период строительства БАМа в советской печати постоянно говорилось об интенсивном развитии приграссовой зоны за счет размещения крупных объектов горнодобывающей промышленности. БАМ является плацдармом для доступа к огромным ресурсам минерального сырья, имеющего спрос на мировом и внутреннем рынках. По разным оценкам, потенциальная ценность разведанных и оцененных запасов основных видов полезных ископаемых в зоне БАМа определяется суммой от 500 млрд долл. США (по данным Роскомнедр на 1 января 1993 г.) до 15 трлн долл. только по 50 видам минерального сырья<sup>312</sup>.

Основой топливно-энергетического обеспечения будущих ТПК БАМа должны были стать угольные месторождения, прогнозные запасы которых составляли 88 млрд т. Самыми крупными и перспективными считались Южно-Якутский и Буреинский бассейны. В наиболее изученном Алдано-Чульманском угольном районе был построен Нерюнгринский карьер производительностью 13 млн т угля в год. На севере Читинской области было выявлено Апсатское месторождение коксующихся углей. Вдоль магистрали пролегает цепочка угленосных впадин бурых углей с прогнозными запасами в 25,7 млн т. Кроме того, на севере Иркутской области были выявлены месторождения нефти и газа<sup>313</sup>.

Другую важную группу минеральных ресурсов составили обнаруженные в зоне БАМа запасы цветных, редких и благородных металлов: Холоднинское полиметаллическое месторождение, Чинейское комплексное месторождение титаново-магнетитовых, ванадийсодержащих и медно-платиновых руд, Удоканское месторождение меди, титановые руды на севере Амурской области, оловорудные месторождения Комсомольского района Хабаровского края и др.

Холоднинское месторождение свинца и цинка, которое расположено в 75 км от Нижнеангарска и в 42 км от с. Холодное (давшего ему название), являлось одним из самых перспективных в РСФСР. Месторождение было открыто в 1968 г., его детальная разведка про-

---

<sup>312</sup> Кин А. А. Указ. соч. С. 61.

<sup>313</sup> БАМ: строительство, хозяйственное освоение... С. 49–51.

ходила с 1969 по 1984 г. Залежи руды составляют 334 млн т предварительно разведанных и 185 млн т перспективных запасов<sup>314</sup>. На данной территории сосредоточено 30 % российских запасов цинка, 15 % свинца, молибденовые и медно-никелевые руды, олово, титан, фосфориты и т. д. Кроме того, в Северо-Байкальском районе планировалось задействовать значительные минерально-сырьевые ресурсы Калюмного калийно-глиноземного, Чулбонского кварцевого, Чайского медно-никелевого и прочих месторождений. В районе находятся многочисленные месторождения строительного камня и карьеры песчано-гравийных смесей, общий объем запасов сырья в которых составляет более 90 млн куб. м<sup>315</sup>. Однако из-за близости месторождений к водоохранной зоне Байкала ни к одному из вышеперечисленных проектов в советское время так и не удалось приступить.

Еще один перспективный объект, освоение которого связывалось со строительством БАМа, — Моховое месторождение олова, находящееся в 100 км к югу от Таксимо. Оно было открыто в 1960-х гг. начальником геологосъемочной партии П. Ф. Зайцевым и начальником поискового отряда Ю. П. Гусевым. В 1973–1978 гг. целенаправленные поиски оловорудного проявления были продолжены. Несмотря на высокую эффективность поисковых работ, с 1978 по 1987 г. работы на месторождении не проводились. В 1987 г. на совещании по освоению минеральных ресурсов зоны БАМа в Хабаровске с предложением по Моховому месторождению выступили сотрудники Восточно-Сибирского НИИ геологии, геофизики и минерального сырья (ВостСибНИИГГиМС). Министерством геологии были выделены отраслевые ассигнования для продолжения поисковых работ в Моховом рудном узле. При Багдаринской геологоразведочной экспедиции была организована Бамбукойская партия, которая проводила поисковые работы с 1987 по 1997 г. Месторождение характеризуется комплексными рудами — оловом, медью, железом, из которых, по оценкам экспертов, только олово может быть высокорентабельным. Прогнозные запасы всех составляющих руд оцениваются в 310 тыс. т. При переработке руд кроме основных компонентов могут быть получены металлический кремний, платино-

---

<sup>314</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 139.

<sup>315</sup> Там же.

иды, микроклиновый концентрат. По оценкам геологов, объект заслуживает дальнейшего изучения, на месторождении остается не менее 15–20 непроверенных аномалий, перспективных на выявление новых руд. Однако средств на продолжение геологоразведочных работ в районном и республиканском бюджетах нет, частные же инвесторы предпочитают быструю прибыль долгосрочным и рискованным вложениям.

В 1953 г. в бассейне р. Келяны в 20 км от пос. Таксимо были проведены поисково-съёмочные работы партией Иркутского геологического управления под руководством П. В. Калашникова. В дальнейшем разведка продолжилась вплоть до 1972 г. под руководством начальника партии А. Н. Козыкина и главного геолога Е. Н. Галанина. Были выявлены 3 рудные зоны и 6 зон с непромышленным оруденением. На тот момент месторождение было отнесено к небольшим по запасам металла, не имеющего промышленного значения. Перспективные запасы ртути оцениваются специалистами в 200–250 т<sup>316</sup>.

С приходом БАМа значительно активизировалась разработка месторождений россыпного и рудного золота, расположенных на прилегающих территориях. В 1983 г. в системе объединения «Забайкалзолото» создается старательская артель «Витим», в 1984 г. — старательская артель «Каралон», в 1985 г. — шахта «Ирокинда». На время строительства рудника работы по добыче и переработке руды были переданы на подряд артели «Витим». Всего с 1985 по 1990 г. из россыпей Муйского района было добыто 1280 кг золота на 30 млн руб. в ценах 1990 г. и 920 кг рудного золота<sup>317</sup>. В 1991 г. с созданием компании «Бурятзолото» работы по освоению Ирокиндинского месторождения вышли на новый уровень. Объединение отказалось от услуг артели «Витим» и приступило к самостоятельной добыче золота. Таким образом, строительство БАМа дало новый импульс геологоразведочным и проектно-изыскательным работам с целью размещения на севере Бурятии крупных производств. Однако до этапа практической реализации были доведены только проекты по золото-добыче.

---

<sup>316</sup> Цветные металлы / Официальный сайт Администрации муниципального образования «Муйский район» // URL: [http://admmsk.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1133&Itemid=242](http://admmsk.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1133&Itemid=242) (дата обращения: 01.12.2020).

<sup>317</sup> Верхотурова Г. А., Жерлов В. Ф. Золотой край Бурятии. Улан-Удэ: Респ. тип., 2001. С. 49.



В зоне БАМа были выявлены крупные запасы горно-химического и горнорудного сырья для производства минеральных удобрений: Непско-Гаженский бассейн калийных солей, Усть-Кутский район поваренной соли, Селигдарское месторождение апатитов и фосфоритов, Мамско-Чуйский район слюды.

На территории Муйского района Бурятской АССР находится Молодежное месторождение хризотил-асбеста, расположенное в 25 км к юго-востоку от Таксимо, в водораздельной части северного склона Южно-Муйского хребта. Площадь месторождения составляет 0,74 кв. км. Первые образцы руды были обнаружены здесь еще осенью 1957 г. геологами Иркутского государственного университета. Изучение объекта осуществлялось в несколько этапов с 1961 по 1980 г. По оценкам геологов, на данном месторождении сосредоточено около 12 % активных запасов асбеста России. По содержанию в рудах волокна текстильных сортов (в 10–20 раз выше, чем в эксплуатируемых сегодня месторождениях) Молодежное считается уникальным, не имеющим отечественных и зарубежных аналогов. Стоимость асбеста, заключенного в 100 тоннах руды данного месторождения, выше, чем в крупнейших асбестовых месторождениях – Баженовском (в 13,4 раза), Джетыгаринском (в 8 раз) и Киембаевском (в 6,2 раза)<sup>318</sup>.

В 1987 г. Совет министров СССР поручил Министерству промышленности строительных материалов немедленно приступить к освоению Молодежного хризотил-асбестового месторождения. Для подготовки проектно-сметной документации 1 января 1988 г. была создана дирекция строящегося Молодежного горно-обогачительного комбината (ГОК). Совет министров Бурятской АССР назначил на должность директора комбината заслуженного строителя Бурятской АССР В. Р. Соктоева. На территории, прилегающей к Северомуйской геологической экспедиции, началось возведение поселка, были запущены котельная, детский сад и магазин. Менее чем за два года были построены две улицы и контора ГОКа. В феврале 1989 г. начато строительство подъездных железнодорожных и автомобильных путей от ст. Таксимо до проектируемой промплощадки комбината и к карьерному полю месторождения. За 1989–1992 гг. было построено

---

<sup>318</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 141.

около 19 км подъездных железнодорожных путей, 28 км автомобильных дорог, два путепровода. Дальнейшая история Молодежного месторождения оказалась весьма драматичной. В 1993 г. бюджетное финансирование строительства пускового комплекса асбестового комбината было прекращено. Среди причин заморозки объекта в первую очередь следует назвать экономический кризис, в который вступила страна в эпоху рыночных реформ. Окончание строительства БАМа и убыточность его эксплуатации не добавляли стимулов инвесторам.

Важным направлением разработки минеральных ресурсов являлось создание запасов строительных материалов. Районы БАМа располагают запасами минерально-сырьевых ресурсов строительных материалов: глин для производства кирпича и керамзита, строительных камней, песков, песчано-гравийных, карбонатных пород для производства цемента и извести. В 1978 г. Витимской геологической партией были выявлены Аиктинское и Золотовское месторождения цементных известняков и алевролитов, Келянское месторождение цементных и кирпичных глин на территории Муйского района Бурятии. В 1980–1985 гг. были осуществлены предварительные разведывательные работы месторождения цементного сырья, расположенного в 24 км к северо-западу от Таксимо. Детальная разведка известняков и алевролитов была проведена отрядом стройматериалов Северомуйской экспедиции в 1985–1987 гг. По предварительным оценкам, запасы промышленных категорий известняка составили 177,7 млн т, алевролита — 57,5 млн т, что отвечает критериям запуска промышленного освоения месторождений<sup>319</sup>.

Из имеющихся в районе месторождений, сырье которых могло быть использовано в производстве цемента, Аиктинское и Болаиктинское месторождения являются, по оценкам экспертов, наиболее конкурентными в силу таких факторов, как близкое расположение месторождений по отношению друг к другу, благоприятные транспортные условия, незначительная удаленность от источников энерго- и водоснабжения (7 км), высокое качество сырья, благоприятные горнотехнические условия.

---

<sup>319</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 147–148.

Институтом «Гипроцемент» и советом по изучению производительных сил при Госплане СССР еще в конце 1970-х гг. была разработана схема размещения предприятий цементной промышленности для обеспечения строительства промышленных и гражданских объектов Восточной Сибири. По программе обеспечения территориально-промышленных комплексов БАМа строительными материалами экспертная комиссия рассмотрела вопрос о размещении на прилегающей территории крупного предприятия по производству цемента. Намеченные сроки промышленного освоения месторождения цементного сырья не были выдержаны вследствие распада СССР и последовавшего кризиса.

Кроме цементного сырья в Муйском районе велись разведочные работы месторождений песчано-гравийных смесей (Корчагинская коса, Муяканское), строительного камня (Сунуекитское, Шаманское), строительной воздушной извести и песков, пригодных для изготовления силикатного кирпича (Ультинское), кирпичных и цементных глин (Парамское, Реевское, Келянское, Мукельское), а также доломитовых мраморов, пригодных для изготовления щебня и тяжелых бетонов (Кушеровское, Ключевское). Другими центрами по добыче строительного сырья должны были стать Ниланское месторождение известняков, Дауканское месторождение глин и Янкенское месторождение глинистых сланцев в Хабаровском крае.

### Строительная индустрия

Транспортное строительство дало мощный импульс развитию предприятий строительной индустрии. Первоначально все материалы для нужд стройки завозились из других регионов страны. На месте производилось и перерабатывалось лишь до 90 тыс. куб. м круглого леса в год, 5–6 тыс. куб. м сырого торфяного утеплителя, 70 тыс. куб. м строительного песка, что не соответствовало потребностям строительства<sup>320</sup>. В условиях неразвитости транспортной системы зоны БАМа организация поставок грузов осуществлялась силами речной навигации и авиационным транспортом. Например, все стро-

---

<sup>320</sup> БАМ продолжается... С. 79.

ительные материалы на первых порах приходилось поставлять водным путем, поэтому стоимость строительства была в 3–4 раза выше, чем в среднем по стране.

Постановлением от 11 мая 1976 г. № 311 «О мероприятиях по развитию производственной базы строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии Бам — Тында — Беркамит» функции заказчика по проектированию и строительству объектов производственной базы БАМ возлагались на Министерство промышленности строительных материалов СССР. Начиная с 1977 г. Госплану СССР надлежало предусмотреть в народнохозяйственных планах средства на проектирование и строительство объектов производственной базы БАМа за счет капитальных вложений, выделяемых на строительство магистрали. Были намечены следующие объекты: цех по производству асбестоцементных изделий на Воскресенском опытно-производственном предприятии в Московской области, цехи по производству плоских прессованных крупноразмерных асбестоцементных листов на Тимлюйском заводе асбестоцементных изделий (Бурятская АССР) и Спасском заводе асбестоцементных изделий (Приморский край), завод полимерных материалов в г. Ангарске Иркутской области, цех по производству изделий из природного камня для облицовки на Слюдянском камнеобрабатывающем заводе (Иркутская область) и др.<sup>321</sup>

В начале 1975 г. в составе ГлавБАМСтроя был организован трест «Шимановсктрансстрой» для возведения комбината стройиндустрии в г. Шимановск Амурской области<sup>322</sup>. В составе Шимановского комплекса предусматривались завод железобетонных конструкций мощностью 140 тыс. куб. м в год, цех по изготовлению крупнопанельных жилых домов мощностью 90 тыс. кв. м, цех по производству керамзита (100 тыс. куб. м), щебеночный завод (400 тыс. куб. м), цех по изготовлению гранитных изделий для облицовки опор мостов, зданий, сооружений — 400 тыс. кв. м, цех по изготовлению сантехнических и электромонтажных заготовок и закладных деталей (800 тыс.

---

<sup>321</sup> О мероприятиях по развитию производственной базы строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и железнодорожной линии Бам — Тында — Беркамит: постановление от 11 мая 1976 г. № 311 // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения: 20.12.2020).

<sup>322</sup> ГААО. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–2.

руб. продукции), завод по ремонту дорожно-строительных машин на 7,5 млн руб. продукции<sup>323</sup>.

В июле 1975 г. сдана в эксплуатацию первая очередь завода железобетонных конструкций мощностью 65,4 тыс. куб. м, а к ноябрю 1976 г. — цех крупнопанельного домостроения на 90 тыс. кв. м. Уже в 1975 г. поставщикам отправлено 260 тыс. куб. м железобетона, из них 30 тыс. пролетных строений, произведено более 1 млн куб. м строительного и путевого щебня. В годы X пятилетки в развитие комбината было вложено свыше 30 млн руб. В 1980 г. в составе комбината действовал завод железобетонных конструкций, завод крупнопанельного домостроения, впервые в стране освоивший производство деталей домов для районов Крайнего Севера с сейсмичностью до 9 баллов, дробильно-сортировочный цех мощностью 550 тыс. куб. м в год, завод керамического гравия и перлитового песка, цех санитарно-технических и электромонтажных заготовок<sup>324</sup>.

Комплекс должен был быть закончен по плану в 1980 г., но строители к этому времени освоили только 80 % его сметной стоимости, а освоение оставшихся 21 % растянулось практически до 1984 г. Из-за медленного освоения и неудовлетворительного использования производственных мощностей комбинат из года в год не обеспечивал выполнение установленных проектом показателей рентабельности производства и окупаемости капитальных вложений. В 1985 г. ни по одному виду выпускаемой продукции комбинат не вышел на проектную мощность<sup>325</sup>.

Однако предусмотренные проектом объекты разворачивались медленно и не производили необходимого объема продукции. Введенные в действие мощности по производству сборных железобетонных конструкций использовались на 68 %, по производству крупнопанельного домостроения — на 41 %, по производству керамзита — менее 50 %. На комбинате своевременно не ремонтировалось оборудование, детали поставлялись с низкой степенью заводской готовности, не укомплектованные столярными изделиями и сантехоборудованием, с большим количеством дефектов<sup>326</sup>.

---

<sup>323</sup> ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 25. Л. 42.

<sup>324</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 139–140.

<sup>325</sup> Там же.

<sup>326</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 187.

Крупнейшей базой стройиндустрии на западном участке БАМа должен был стать Тайшетский комплекс предприятий стройиндустрии, возведение которого осуществлялось силами УС «Ангарстрой» с 1975 г. В пусковой комплекс стройиндустрии вошли производственные корпуса формовочного, арматурного цехов, склада металла и опалубки, бетоносмесительный цех, склад готовой продукции, склад цемента и другие объекты. В 1983 г. вместо планового 1978 года была сдана в эксплуатацию первая очередь комплекса мощностью 40 тыс. куб. м сборного железобетона. Вторая и третья очереди до 1990 г. так и не были введены в строй. Таким образом, в течение рассматриваемого периода строительство комплекса было выполнено только на 54,6 %. С самого начала Тайшетский комбинат работал неритмично. В 1986 г. задолженность поставщикам за сырье и материалы составляла свыше 4,5 млн руб., что привело к прекращению поставок цемента, щебня и других материалов<sup>327</sup>.

Основная причина задержек в развертывании новых предприятий стройиндустрии состояла в неуккомплектованности последних инженерными и рабочими кадрами из-за отсутствия жилья и объектов соцкультбыта. Например, на Шимановском комбинате дефицит рабочих кадров составлял 650 человек, ИТР — 65<sup>328</sup>. На работу во вновь организованный Тайшетский комбинат подали заявления 390 жителей г. Тайшет. При этом по титулу стройиндустрии было построено всего 11 жилых домов и 2 общежития. Отсутствовали детские дошкольные учреждения, школа и магазин вблизи комбината, из-за чего специалисты отказывались приезжать в Тайшет<sup>329</sup>.

В результате строительные предприятия БАМа испытывали острую нужду в стройматериалах и регулярно не выполняли планы по сооружению объектов производственной и социальной инфраструктуры. Из протоколов сессий районных Советов депутатов, партийных собраний и производственных совещаний предприятий можно увидеть, что вопрос о создании местной базы стройиндустрии не сходил с повестки.

В Восточной Сибири крупнейшей опорной базой всесоюзной комсомольской стройки являлось управление «Братскгэсстрой»

---

<sup>327</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 325. Л. 109–110.

<sup>328</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 187.

<sup>329</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 325. Л. 109–114.

Минэнерго СССР. В 1974 г. Совет министров СССР принял постановление «О мерах по обеспечению строительства г. Усть-Илимска» и обязал Минэнерго осуществить реконструкцию предприятий базы стройиндустрии Братскгэстроя и строительство завода по выпуску изделий для крупнопанельных домов серии общей мощностью 140 тыс. кв. м в год. В 1978 г. новый завод был сдан в эксплуатацию. Уже в 1979 г. строительная индустрия Братскгэстроя производила 518,7 тыс. куб. м железобетона, 50,7 млн шт. кирпича, 5 237 тыс. куб. м нерудных материалов, 118,3 тыс. куб. м керамзита, 521,1 тыс. куб. м пиломатериалов, 1 231,6 тыс. куб. м деловой древесины. Удельный вес объектов Братскгэстроя на БАМе, строящихся по титулу Минэнерго СССР, в 1979 г. составил 24,8 %, в 1980 г. — 32,6, в 1981 г. — 39,9, в 1982 г. — 49 %<sup>330</sup>.

В 1973 г. для будущей стройки был построен Улан-Удэнский завод металлических мостовых конструкций (ЗММК). Мощность предприятия составила 60 тыс. т металлоконструкций в год. Первоначально заводу не удавалось справиться с основными технико-экономическими заданиями и номенклатурой выпускаемой продукции. Тем не менее наблюдался ежегодный прирост объемов производства<sup>331</sup>. По оценкам специалистов, более 2/3 мостов бурятского участка БАМа было изготовлено на данном заводе<sup>332</sup>.

Тимлюйский цементный завод поставлял свою продукцию для большинства строительных объектов зоны БАМа. В частности, Байкальский, Северомуйский и мысовые тоннели выстроены с использованием тимлюйского цемента. Продукция завода также использовалась на строительстве жилья в бамовских поселках.

На удовлетворение потребностей БАМа был ориентирован Таловский завод железобетонных изделий, первая очередь которого была запущена еще в 1958 г. в пос. Таловка Бурятской АССР. В разгар строительства магистрали завод сумел выйти на проектную мощность, выпуская ежегодно от 40 до 60 тыс. куб. м железобетона.

---

<sup>330</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 128–129.

<sup>331</sup> Тищенко О. В. Особенности освоения и наращивания производственных мощностей строительного комплекса Иркутской области в 1950–1980 гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2010. № 2. С. 56.

<sup>332</sup> История Бурятии: в 3-х т. Т. 3: XX–XXI вв. / отв. ред. Б. В. Базаров. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2011. С. 278.

Например, в 1983 г. завод направил на стройку 38 тыс. железобетонных конструкций из произведенных 62 тыс. куб. м<sup>333</sup>. Специально для БАМа на предприятии был освоен выпуск высококачественных пустотелых железобетонных опор для контактной сети.

По мере развертывания строительно-монтажных работ возникла потребность в наращивании мощностей местного производства стройматериалов. Оперативно была организована собственная база стройиндустрии в поселках «БАМтоннельстрой», что было связано с потребностями тоннельщиков в бетоне и железобетонных конструкциях. При каждом тоннельном отряде создавался свой бетонорастворный завод или узел, механический цех, обслуживающий технику и изготавливающий арматуру и другие металлические детали, а также пилюрама и столярные мастерские.

Внутренняя база стройиндустрии в поселках «Нижнеангарсктрансстрой» сформировалась с большим запаздыванием — только к середине 1980-х гг., что было связано с длительными бюрократическими процедурами согласования проектной документации, межведомственной разобщенностью, перебоями в финансировании, а также чрезвычайной загруженностью генподрядного треста. Во второй половине 1970-х гг. Северобайкальское отделение специального конструкторско-технологического бюро Главбурятстрой приступило к разработке проектно-сметной документации ряда объектов строительной индустрии. Одной из первых в конце 1970-х гг. была создана строительная база при СМП-575, в составе которой находились бетоносмесительная установка, полигон железобетонных изделий мощностью в 10 тыс. куб. м товарного бетона в год, а также столярный цех по производству оконных и дверных блоков, переплетов, рам, обрезной доски и других материалов. В 1980 г. была построена и введена в эксплуатацию производственная база в СМП-581. В 1982–1984 гг. собственное производство стройматериалов было организовано при СМП-708. В него вошли асфальтобетонный завод мощностью 60 тыс. т и бетонорастворный узел по производству 40 тыс. куб. м бетона в год. Сметная стоимость всей базы составила 2,2 млн руб.<sup>334</sup>

---

<sup>333</sup> ГАРБ. Ф. Р-248. Оп. 20. Д. 3404. Л. 1.

<sup>334</sup> БАМ продолжается... С. 88.



Маленькие столярные мастерские, оборудованные маломощными станками, и бетонорастворные узлы при подразделениях трестов, основанные на применении ручного труда, не могли обеспечить нужд строительных организаций. В одних организациях было много лесоматериала, в других — его не хватало. Обособленно велась его заготовка и вывозка, возникали значительные затруднения с транспортом, горючим, рабочими кадрами. К примеру, в 1977 г. только в тресте «Нижнеангарсктрансстрой» насчитывалось 44 лесопильные рамы, т. е. почти в каждом подразделении. Ведомственная разобщенность требовала огромных материальных затрат, производство стройматериалов отдельными подразделениями было нерентабельным.

Большую помощь в становлении местной стройиндустрии оказали геологи, которые вели разведку месторождений глин, гравия, щебня, песка и других строительных материалов в зоне строительства. В результате начались разработки карьеров щебня и песка. Щебеночные карьеры превращались впоследствии в заводы по производству до 200–300 тыс. куб. м щебня в год, который использовался для балластировки железнодорожных путей, общестроительных работ, производства товарного бетона. Сметная стоимость большинства карьеров по разработке щебня вместе с дробильной техникой, подсобным оборудованием и коммуникациями составляла только на бурятском участке стройки более 3 млн руб., а карьер на 291-м км по проектной стоимости оценивается в 4 млн руб.

Центром стройиндустрии на севере Бурятии должен был стать Уоянский комбинат производственных предприятий (КПП). В 1978 г. было принято решение о его строительстве в пос. Новый Уоян. В составе комбината предусматривались цехи по производству железобетонных изделий мощностью 22 тыс. куб. м, арболитовых стеновых панелей мощностью 7 тыс. куб. м, по деревообработке и столярному делу. Общая сметная стоимость выпускаемой продукции по проекту определялась в 7,2 млн руб. в год, в том числе планировалось ежегодно перерабатывать до 100 тыс. куб. м древесины<sup>335</sup>.

Строительство КПП осуществлялось по проекту Иркутскгипротранса силами СМП-572. На сооружение всего комплекса вместе с

---

<sup>335</sup> БАМ продолжается... С. 78.

котельной, гаражом, столовой, складом ГСМ, очистными сооружениями и другими объектами выделялось 5,5 млн руб. Пуск комбината в эксплуатацию планировалось осуществить в конце 1983 г.

В первую очередь началось возведение деревообрабатывающего цеха, который должен был специализироваться на изготовлении бруса, доски, половой рейки. Через два года цех деревообработки выдал первую продукцию, однако в течение рассматриваемого периода так и не смог выйти на проектную мощность. Главной причиной был недостаток древесины, которая поступала от лесозаготовительных организаций республики нерегулярно.

Строительство остальных цехов Уоянского КПП затянулось на 7 лет, но так и не завершилось в планируемом объеме, что было обусловлено некачественным и неритмичным обеспечением проектно-сметной документацией, нехваткой оборудования для сварки, электромонтажа, формовки, изготовления арматуры, арболита, сборных железобетонных изделий, ведомственной разобщенностью, распыленностью средств и прочими проблемами.

В 1979 г. была введена первая очередь домостроительного комбината Якутуглестроя мощностью 30 тыс. кв. м жилья в Нерюнгри. К 1982 г. предприятием было построено 500 тыс. кв. м жилья, введено школ на 5039 мест, детских дошкольных учреждений на 1345 мест, 48 магазинов. Однако только к 1987 г. комбинат вышел на проектную мощность, из-за чего были нарушены сроки ввода в эксплуатацию ряда объектов Южно-Якутского ТПК<sup>336</sup>.

Своя строительная промышленность сформировалась в ПМК «ЛенинградБАМстрой» в Северобайкальске. Поскольку осуществлявшаяся из Ленинграда доставка стеновых панелей и прочих комплектующих строящихся зданий была дорогостоящей, в 1976 г. в Северобайкальске за 5 месяцев были построены цех железобетонных изделий, арматурный и лесопильный цеха, механические мастерские, камнедробилка, песочный карьер, а также предприятия по ремонту строительных и дорожных машин, сантехнических и электротехнических заготовок. На специальном оборудовании началось изготовление арматурных каркасов, закладных деталей, железобетонных и бетонных плит, бетона и раствора разных марок, мелких изделий, не поставляемых из Ленинграда. Это позволило строителям

---

<sup>336</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 137.

ПМК уже к концу 1979 г. сдать в эксплуатацию первый крупнопанельный многоэтажный жилой дом.

Заготовку леса для пиломатериала ленинградские строители осуществляли собственными силами. Специализированная бригада насчитывала до 40 заготовителей. Ежегодный план по переработке леса составлял примерно 15 тыс. куб. м круглого леса. Пиломатериал шел на строительные нужды организации: изготовление опалубки и столярных изделий. В столярном цехе изготавливались половая доска и вагонка, плинтус, наличник, оконный и дверной штапик, двери, окна, шкафы<sup>337</sup>.

Дробильно-сортировочный участок был создан для изготовления инертных материалов (песок, щебень). Дробильное оборудование было привезено из Ленинграда. Песчано-гравийную смесь на промбазу завозили с карьера «328-й км», который находился в 10 км от Северобайкальска. Годовая потребность составляла до 40 тыс. куб. м песчано-гравийной смеси. В сутки на перевозке грунта работало до 30 «Магирусов» АТП-19 треста «Нижнеангарсктрансстрой» с ежедневной нормой в 10 рейсов<sup>338</sup>.

Большинство существовавших производственных баз были не в состоянии удовлетворить потребности расширяющегося строительства. Их проектирование и сооружение производилось силами самих подразделений по графе «временные здания и сооружения», что определило относительно низкий технический уровень работ и отсутствие постоянной программы объема выпускаемой продукции. Чаще всего такие базы представляли собой небольшие хозяйства в местах дислокации строительных подразделений. Исключение составляли крупные центры стройиндустрии в городах БАМа. Однако экономические реформы конца 1980-х — начала 1990-х гг., последовавшие за ними дезинтеграционные процессы, нарушение хозяйственных связей между регионами и резкое сокращение объемов строительной отрасли не позволили локальным комплексам строительной промышленности закрепить за собой статус градообразующих предприятий населенных пунктов БАМа.

---

<sup>337</sup> Северобайкальск — ленинградский город на БАМе. Книга о строителях ПМК «ЛенинградБАМстрой» / авто-составитель Т. А. Муратова. Северобайкальск, 2014. С. 141–142.

<sup>338</sup> Там же. С. 144–145.

### Лесная промышленность

Другой важной отраслью хозяйства районов нового освоения стала лесная промышленность. С приходом БАМа на прилегающих территориях активизировались лесозаготовки, началась вырубка леса под железную дорогу, под постоянные и временные поселки, под линии ЛЭП, подъездные пути, релейные станции, карьеры и прочие нужды.

Особенно большими запасами располагал иркутский участок БАМа. В верховьях р. Лены в пределах Иркутской области было сосредоточено 800 млн куб. м древесины. Лесная промышленность региона БАМа в исследуемый период включала, главным образом, лесозаготовки и незначительную деревообработку в леспромхозах. На иркутском участке за период с 1970 по 1985 г. ее доля составила 72,3 % всего прироста промышленной продукции. В 1980-х гг. трест «Леналес» организовал три новых леспромхоза — Таюрский, Тирский, Нийский с общим объемом более 1,5 млн куб. м древесины. На их строительство приказом по Минлеспрому СССР № 124 от 6 марта 1985 г. на XI пятилетку было выделено 120 млн руб. В целях рационального ее использования было запланировано строительство лесопильных и деревообрабатывающих мощностей с производством 440 тыс. шпал и 450 тыс. куб. м пиломатериалов в год<sup>339</sup>.

К эксплуатации лесных ресурсов также были допущены неспециализированные министерства и ведомства страны. В 1982 г. лесозаготовки в регионе БАМа вели свыше 20 министерств и ведомств, среди которых преобладали межколхозные организации различных малолесных республик или областей. Такие предприятия были ориентированы на заготовку и вывоз древесины в круглом виде в Казахстан, Киргизию, Таджикистан, Алтай и т. д. Лесозаготовки велись с большими потерями древесины на всех стадиях лесозаготовительного цикла, начиная с лесосеки до погрузки в вагоны. Величина отходов на лесосеках и верхних складах составляла не менее 35–40 % корневого запаса. Создавались небольшие предприятия с примитивной технологией, мало механизированные. Затраты на заготовку древесины, как правило, были в два и более раз выше, чем в системе организаций Минлеспрома СССР. Стремясь снизить себестоимость

---

<sup>339</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 176–177.

заготовок, которая у «самозаготовителей» оказывалась почти в полтора раза выше, чем на предприятиях Минлеспрома СССР, некоторые организации экономии средства на развитии транспорта, лесовозных дорог, жилья и других инфраструктурных объектов. Подобные методы хозяйствования приносили временный эффект, но в долгосрочной перспективе негативным образом сказывались на развитии лесной отрасли и на условиях жизнедеятельности населения леспромхозовских поселков<sup>340</sup>.

С похожими проблемами столкнулись жители населенных пунктов других участков БАМа. В октябре 1974 г. Бурятский обком КПСС обратился с просьбой в Минтрансстрой СССР об обеспечении строительства местными лесом и пиломатериалами. Лесной фонд на севере Бурятии выполняет, прежде всего, защитные функции и может эксплуатироваться в незначительных масштабах для местных нужд. В результате были определены лимиты на использование баумцами лесных массивов из леспромхозов комбината «Забайкал-лес» Баргузинского и Курумканского районов Бурятской АССР<sup>341</sup>.

В начале строительства БАМа был создан Уоянский лесхоз площадью в 1,5 млн га от Верхней Ангары до пос. Янчукан почти на 50 км и от Уояна до Делокор и Кондаканских озер. Предприятие заготавливало до 110 тыс. куб. м в год. Приход транспортных строителей вызвал рост объемов работ Муйского ЛПХ. В XI пятилетке при плане 15 222 тыс. руб. было реализовано товарной продукции на 17 205 тыс. руб., выпущено продукции на 17978 тыс. руб. при плане 16217 тыс. руб. Выработка на одного работающего составила 103 %, производительность труда выросла на 115 %<sup>342</sup>.

Количество отпускаемой древесины в лесхозах планировалось расчетной лесосекой. Однако рубка просек, отвод площадей под застройку, раскорчевки относятся к графе «прочие рубки», которые не планировались, но проводились по генеральным планам различных министерств и ведомств и по разрешению Советов министров СССР, РСФСР и Бурятии. В результате были вырублены высокопородные

---

<sup>340</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 178–179.

<sup>341</sup> Собрание действующего законодательства Бурятской АССР. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1980. Т. 1. С. 615.

<sup>342</sup> Санжиева Т. Е. Указ. соч. С. 110–120.

леса, и лесхозы не могли удовлетворять потребности лесозаготовителей. Строительные организации БАМа были вынуждены вести собственную заготовку древесины.

На долю районов БАМа в Амурской области и Хабаровском крае приходилось более половины всего ликвидного запаса древесины региона (1 039 млн куб. м). Летом 1975 г. в Амурской области началось строительство Беленького леспромхоза, в 1978 г. — Моготского, в 1979 г. — Гилуйского, в 1980 г. — Ларбинского. Всего же по центральному участку зоны БАМа капиталовложения в лесную промышленность за 1976–1980 гг. составили 10,9 млн руб. В мае 1980 г. на основе межправительственного соглашения с КНДР было создано производственное объединение «Тындалес» с проектной мощностью 2,5 млн куб. м древесины ежегодно. На интернациональном предприятии работали 6,5 тыс. корейцев. В 1980 г. объем лесозаготовок и вывозка древесины составили 1 309 тыс. куб. м, в 1985 г. — 2 172 тыс. куб. м в 1988 г. — 2 245 тыс. куб. м. За XI пятилетку на развитие промышленной и социальной базы комбината освоено более 70 млн руб.<sup>343</sup>

Государственной программой комплексного развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области до 2000 г. предусматривалось развитие лесного комплекса региона БАМа. Здесь намечалось строительство 9 крупных леспромхозов, включая Селемджинский мощностью 1 200 тыс. куб. м в год, Мамино-Норский мощностью до 800 тыс. куб. м, Гилуйский — 600 тыс. куб. м. Однако реализации данных планов помешали начавшиеся в стране перестроечные процессы.

### **Байкало-Амурская железная дорога**

Наращивание объемов промышленного производства в районах БАМа было неразрывно связано с развитием транспортной системы. По мере укладки железнодорожных путей отдельные участки магистрали вводились во временную эксплуатацию. При генподрядных трестах ГлавБАМстроя были созданы отделения временной эксплуатации дороги. Постановлением Совета министров СССР от 19 июля

---

<sup>343</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 181.

1980 г. № 625 была организована Байкало-Амурская железная дорога, в составе которой находилось три отделения: Северобайкальское, Тындинское и Ургальское.

В составе Северобайкальского отделения дороги было организовано 6 хозяйственных подразделений: Северобайкальская и Киренгская дистанции пути, Северобайкальская дистанция сигнализации и связи, отделение материально-технического обеспечения, Северобайкальская дистанция гражданских сооружений, отдел водоснабжения и сантехнических устройств.

В течение первого года существования коллектив железнодорожников вырос с 40 работников до 2 тыс. человек. В мае 1981 г. отделение пополнилось 216 бойцами Всесоюзного отряда молодых железнодорожников им. XXVI съезда КПСС. В Северобайкальском отделении трудились представители Украинской, Молдавской и Узбекской ССР, а также двух десятков автономных республик, краев и областей РСФСР. К середине 1980-х гг. Северобайкальское отделение Байкало-Амурской железной дороги им. Ленинского комсомола насчитывало более 3,5 тыс. железнодорожников<sup>344</sup>.

В 1986 г. отделение начинает переход на электрическую тягу. К этому времени по дороге было перевезено более 4 млн т грузов и свыше 1 млн пассажиров. Оборот вагона был ускорен почти на 17 суток, производительность вагона возросла на 33 %, локомотива — на 62 %. План XI пятилетки по отправлению грузов был выполнен к началу сентября 1985 г. Производительность труда за рассматриваемый период возросла на 13 %, себестоимость перевозок снизилась на 11 %<sup>345</sup>.

Тындинское отделение БАМа проходит по Тындинскому, Зейскому, Селемджинскому и Мазановскому районам Амурской области и Нерюнгринскому району Республики Саха (Якутия). Эксплуатационная длина участков железной дороги составляет 1 641,4 км. В границах территориального управления работают 90 железнодорожных станций и разъездов, из них — единственная внеклассная станция Тында<sup>346</sup>.

---

<sup>344</sup> БАМ продолжается... С. 49.

<sup>345</sup> Там же. С. 51.

<sup>346</sup> Шестак И. М. Главный город магистрали. Новосибирск: Офсет-ТМ, 2020. С. 319.

Тындинское отделение образовалось из отделения временной эксплуатации, которое было организовано еще в 1978 г. К концу 1979 г. в нем было занято 1 600 железнодорожников, в начале 2000-х гг. — 10 194 человека. За короткий срок были введены в действие электрическая сигнализация стрелок и сигналов на всем участке, полуавтоматическая блокировка, парковая громкоговорящая связь и АТС на станциях. В 1979 г. отделением дороги было перевезено сверх плана 400 тыс. т грузов, в том числе 385 тыс. т угля. Наибольший грузопоток был достигнут в 1991 г. — 17 229 млн т<sup>347</sup>.

Ургальское отделение дороги включило в свой состав 3 дистанции пути — Ургальскую, Горинскую и Амгуньскую. У каждой дистанции были свои участки дороги, за которые отвечали их коллективы. Первоначально Ургальская дистанция контролировала лишь 117 км., но после сдачи в эксплуатацию линии Ургал — Постышево в ее состав вошло еще 100 км. Границы Горинской дистанции протянулись от станции Комсомольск-2 до Постышево. После сдачи военными строителями линии Новый Ургал — Постышево путь со 101-го по 302-й километр приняла на обслуживание Амгуньская дистанция<sup>348</sup>.

В советское время основную долю в структуре грузоперевозок по БАМу занимал лес. Так, в 1984 г. его доля в общем объеме перевозок составила 69,2 %, в 1985 г. — 78,9 %<sup>349</sup>. Второе место среди грузоперевозок занимали минерально-строительные грузы, идущие на нужды продолжавшейся стройки. На третьем месте находился уголь, что было связано с разработкой Нерюнгринского угольного бассейна. В настоящее время уголь составляет основную долю грузоперевозок.

Ухудшение социально-экономической обстановки в стране в начале 1990-х гг. отрицательно сказалось на работе недавно запущенного в постоянную эксплуатацию БАМа. Еще с конца 1980-х гг. БАМ осуществлял только 15 % запланированного грузооборота. В начале 1990-х гг. объем перевозок сократился с 36,2 млн т·км в 1990 г. до 23,5 т·км в 1996 г. На снижение объемов грузоперевозок в первую очередь повлияло уменьшение грузопредложения внутри зоны

---

<sup>347</sup> Тында. От оленьих троп до столицы БАМа / составитель В. Гузий. Новосибирск: Наука, 2003. С. 242.

<sup>348</sup> Куниловский Г. Продолжатели бамовских традиций // Гудок. 2020. № 44 (20 ноября). URL: <https://gudok.ru/zdr/171/?ID=1543217> (дата обращения: 20.12.2020).

<sup>349</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 58.



БАМа, вызванное кризисом лесной и строительной индустрии. Так, за 1994 г. объемы отправления лесных и строительных грузов по отношению к 1993 г. снизились соответственно на 36,3 и 27,2 %. В условиях кризиса северные районы перестали играть транзитную роль при осуществлении перевозок грузов. Сложное финансовое состояние дороги также было связано с необходимостью содержать на своем балансе большое количество жилищно-коммунальных и социальных объектов: школ, детских садов, больниц и поликлиник, домов культуры, библиотек, жилого фонда и т. д. Еще одним фактором, тормозящим развитие БАМЖД, был износ основных фондов, доля которых в основных фондах всех железных дорог составляла 10 %. Высокая фондоемкость БАМа, большая стоимость ресурсов, потребляемых при эксплуатации БАМа, обусловили рост расходов и увеличение себестоимости перевозок<sup>350</sup>.

В результате частичное перераспределение грузопотока на БАМ оказалось убыточным для МПС. Проведенные в министерстве расчеты показали, что при переводе 8 пар поездов от Тайшета до станции Бамовская с Транссиба на БАМ, несмотря на сокращение пробега транзитного потока на 192 км, годовое увеличение расходов железнодорожного транспорта составит 4 млрд руб. Возможны также убытки в виде упущенной прибыли в размере 30,1 млрд руб.<sup>351</sup> Стремление руководства министерства к уменьшению расходов привело к упразднению БАМЖД как самостоятельной дороги и передаче ее в состав ВСЖД и ДВЖД в конце 1996 г.<sup>352</sup> В ходе последовавшей реорганизации часть железнодорожных станций были преобразованы в разъезды, сократился штат обслуживающего персонала, большинство социальных объектов было передано местным бюджетам. При увеличении нагрузки по содержанию переданных учреждений на муниципалитеты налогооблагаемая база прирассовых районов уменьшилась в несколько раз<sup>353</sup>. Рост социальной напряженности и протестные акции привели к учреждению при Государственной

---

<sup>350</sup> Савватеев А.В. Указ. соч. С. 44.

<sup>351</sup> Аршба Л. Н. Указ. соч. С. 27–28.

<sup>352</sup> О присоединении Байкало-Амурской железной дороги к Дальневосточной железной дороге: постановление Правительства РФ от 20 ноября 1996 г. № 1377 // Российская газета. 1996. 28 декабря.

<sup>353</sup> Вторая сессия Народного хурала РБ (второй созыв). 19–20 октября 1998 г.: стеногр. отчет. Улан-Удэ, 1998. Ч. 1. С. 58.

Думе специальной комиссии по анализу социально-экономических последствий реорганизации железных дорог РФ<sup>354</sup>.

В 1997 г. по предложению МПС и органов исполнительной власти заинтересованных субъектов РФ было принято решение о создании акционерного общества «БАМинвест», на которое возлагалась координация деятельности по экономическому развитию районов БАМа. В течение 1997–1998 гг. предполагалось произвести комплексную переоценку запасов природных ресурсов зоны БАМа с целью выбора приоритетных направлений и первоочередных объектов хозяйственного освоения. «БАМинвест» должен был привлекать инвесторов и заказчиков «для реализации высокоэффективных инвестиционных проектов» на основе конкурсов, проводимых Министерством экономики РФ<sup>355</sup>. Примечательно, что предпочтение отдавалось развитию наиболее рентабельных и быстро окупаемых разработок.

Единственный способ привлечения инвесторов в районы нового хозяйственного освоения виделся в объявлении их особыми экономическими зонами. Основная идея законопроекта, обсуждаемого в Государственной Думе с апреля по ноябрь 1999 г., состояла во временном снижении налога на добавленную стоимость для предприятий и организаций на 50 %. Согласно положениям представленного законопроекта, оборудование и технологии, произведенные за пределами РФ для предприятий зоны БАМа, освобождались от ввозных пошлин и других платежей. Товары, изготовленные в особой экономической зоне и вывозимые за пределы страны, должны были облагаться таможенной пошлиной и другими платежами по ставке в 50 % от утвержденных тарифов (ст. 12). Юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям предоставлялся ряд льгот (ст. 9). Транспортные услуги, а также услуги по погрузке, разгрузке и хранению товаров из зоны БАМа полностью освобождались от НДС<sup>356</sup>.

---

<sup>354</sup> О комиссии Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации по анализу социально-экономических последствий реорганизации железных дорог Российской Федерации: постановление Государственной Думы от 4 декабря 1996 г. № 862-II ГД.

<sup>355</sup> О первоочередных мерах по стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление Правительства РФ от 16 июня 1997 г. № 728 // Российская газета. 1997. 1 июля.

<sup>356</sup> Там же.

Законопроект вызвал много критических замечаний, в том числе относительно расплывчатых формулировок, неясности статуса иностранных инвесторов, экологических рисков от размещения ресурсодобывающих и перерабатывающих отраслей в водоохранной зоне Байкала и т. д. Спорным являлся вопрос об администрации особой экономической зоны, создание которой могло противоречить Конституции РФ<sup>357</sup>. После продолжительных прений данный законопроект был принят Государственной Думой и Советом Федерации в ноябре–декабре 1999 г., однако был отклонен президентом Б. Ельциным.

Таким образом, при реализации проекта БАМа основные усилия были сосредоточены на сооружении собственно магистрали, а хозяйственное развитие прилегающих территорий ограничивалось созданием угледобывающих и лесопромышленных предприятий. Комплексное освоение региона не состоялось, главным жизнеобеспечивающим фактором притрассовых территорий после окончания стройки стала железная дорога, которая в условиях постсоветского системного кризиса оказалась неспособной поддерживать социально-экономическое развитие в зоне БАМа на прежнем уровне. В итоге прилегающие к БАМу районы вступили в полосу длительной социально-экономической депрессии, сопровождавшейся массовой безработицей, падением уровня жизни, оттоком населения, исчезновением ряда населенных мест.

## **2.2 Сельское хозяйство и создание продовольственной базы БАМа**

Строительство БАМа потребовало создания местной продовольственной базы. Притрассовые районы относились к группе территорий с высокой потребностью в питании, что было обусловлено суровыми климатическими условиями, возрастной структурой населения, в которой преобладала молодежь, спецификой трудовой деятельности, сопряженной с большим расходом физических сил на открытом воздухе. По расчетам экспертов, среднедушевая потребность населения БАМа в питании составляла примерно 3 300–3 400 ккал

---

<sup>357</sup> Ишмуратов Б. М. Сибирь в Российской и мировой перспективе (очерк социально-экономической и политической географии). Иркутск: Оттиск, 2003. С. 161–162.

в сутки, что на 10–13 % выше аналогичного показателя в РСФСР. Рассчитанные в ЦЭНИИ при Госплане РСФСР нормативы потребления основных продуктов питания предусматривали уровень, превышающий среднереспубликанские показатели: по мясу, мясопродуктам и рыбе — на 20 %, молоку — на 12 %, хлебу и сахару — на 10 %<sup>358</sup>.

Однако суровые климатические условия районов прохождения магистрали являлись серьезным препятствием в реализации продовольственной программы. Первоначально проектировщики рассматривали завоз продукции из соседних регионов как наиболее экономичный и рациональный способ снабжения районов нового хозяйственного освоения. Слабое развитие транспортных связей, удаленность и изолированность ряда населенных пунктов зоны освоения от районов развитого земледелия не позволяли обеспечить их скоропортящейся и малотранспортабельной продукцией. В отличие от других территорий Сибири и Дальнего Востока, районы БАМа не располагали удобными площадями сенокосения, пашенными землями, луговыми пастбищами. Недостаток товаров наблюдался по таким группам, как свежие овощи и фрукты, молочная и кисломолочная продукция. Фонды на молоко, сметану и масло обычно «выбирались» предприятиями общепита, школами и больницами, в розничную продажу эти продукты поступали редко. Обеспечение детских садов, яслей, кормящих матерей молоком стало на БАМе острой социальной проблемой, потребовавшей экстренных мер.

В постановлении ЦК КПСС и Совета министров СССР «О комплексном развитии сельского хозяйства в районах Сибири, Дальнего Востока и в Курганской области» предусматривалось создание в районах строительства магистрали высокоинтенсивных сельскохозяйственных зон, специализировавшихся на производстве картофеля, овощей, мяса, молока и яиц. Непосредственно в зоне БАМа следовало организовать производство цельного молока и кисломолочных продуктов, диетических яиц, овощей в защищенном грунте, овощей местного ассортимента и картофеля в открытом грунте при наличии земельных ресурсов. С этой целью в зоне БАМа необходимо было построить молочные фермы, тепличные комбинаты, птицефабрики

---

<sup>358</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 58–59.

яичного направления, создавать молочно-овоще-картофельоводческие совхозы и подсобные хозяйства<sup>359</sup>.

Пропорции местного производства и завоза продукции сельского хозяйства определялись проектировщиками в зависимости от конкретных условий того или иного района: потребностей населения, наличия земель, возможности возделывания тех или иных культур. Для изучения возможностей развития сельского хозяйства в зоне строительства БАМа Сибирским отделением ВАСХНИЛ были инициированы исследования по целевой комплексной программе с привлечением 38 НИИ и проектных институтов. Во всех районах БАМа было создано 19 опорных пунктов для проведения опытов по возделыванию сельхозкультур, технологии заготовки кормов, кормлению скота, системам механизации и др. На севере Бурятии сотрудниками Института общей и экспериментальной биологии СО РАН с 1975 г. проводились почвенно-картографические, ботанические, агрохимические и агрофизические исследования, которые показали возможность развития сельского хозяйства на БАМе. При правильном подборе культур, сортов, тщательном соблюдении агротехники, применении минеральных удобрений в зоне строительства можно было получать высокие урожаи.

Формирование сельскохозяйственной базы иркутского участка БАМа происходило на основе исторически сложившегося сельского хозяйства, которое носило очаговый характер в долинах рек Ангара, Илим, Лена и ее притока р. Киренга. Началом значительных изменений в сельском хозяйстве послужило строительство Братского гидроузла, которое повлекло за собой коренную ломку всего хозяйственного облика района и жизненного уклада населения. Положение усугубилось тем, что значительная часть колхозных поселков находились в ложе будущего водохранилища ГЭС. Общая площадь затопления составляла 571 тыс. га, в том числе 167 тыс. га сельскохозяйственных угодий, из них 67,8 га — пашни. В период реконструкции сельского хозяйства в зоне влияния Братского и Усть-Илимского водохранилищ вместо 140 мелких колхозов шло образование 14 укрупненных совхозов. Увеличение городского населения в регионе интенсивного хозяйственного освоения вызвало быстрый рост потребностей в продуктах питания. В 1985 г. во всех категориях

---

<sup>359</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 82–83.

хозяйств западного участка региона БАМ было произведено 133,3 тыс. т картофеля, а по подсчетам специалистов для удовлетворения потребности населения ежегодно требовалось 1/3 млн т картофеля и овощей, столько же молока, 125 тыс. т мяса, 859 тыс. т зерна, немало другой продукции. Если в 1978 г. на западном участке БАМа за счет собственного производства потребности жителей удовлетворялись по молоку на 12 %, мясу — на 5 %, то в 1988 г. — на 10,2 и 3,8 % соответственно<sup>360</sup>.

Создание продовольственной базы для населения бурятского участка БАМа началось с реорганизации существовавших в притрассовой зоне хозяйств и образования новых совхозов. В сентябре 1974 г. на базе колхозов «Рассвет», «Дружба» и им. Калинина был образован совхоз «Северный» с центральной усадьбой в с. Кумора. В 1978 г. для обеспечения бамовцев продуктами сельского хозяйства создано второе отделение совхоза «Северный», а в 1980 г. на базе этого отделения организуется совхоз «Ангарский». Землепользование совхоза было расположено в западной части района, а центральная усадьба находилась в с. Верхняя Заимка. Хозяйство специализировалось на молочно-овощеводческом направлении. К 1981 г. совхоз располагал 600 га пашни, урожайность зерновых составляла 15,3 ц/га. В 1984 г. количество КРС насчитывало 630 голов. Средний удой составлял 2 531 л на одну фуражную корову при плане 2470 л. В 1985 г. доярки И. Намсараева, О. Сорокина, Н. Жигжитова надоили на одну фуражную корову 3000 л молока и вошли в республиканский клуб трехтысячница<sup>361</sup>.

Крупным центром сельхозпроизводства в Северо-Байкальском районе был колхоз «Победа» с центральной усадьбой в с. Байкальское. Он располагал 369 га пахотных земель, молочной фермой, рыболовецкой бригадой и зверофермой с цехами клеточного звероводства и выделки шкур нерп. В 1970-е гг. хозяйство имело миллионные прибыли, многие доярки входили в «Клуб трехтысячниц». Однако в начале 1980-х гг. часть земель и скота колхоза «Победа» были выде-

---

<sup>360</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 198–199.

<sup>361</sup> История Северо-Байкальского района / Т. П. Темникова. Улан-Удэ: Нова-Принт, 2015. С. 208–209.

лены в самостоятельный совхоз «Тыйский» с центром в пос. Заречный. В результате колхоз «Победа» полностью переключился на рыболовецкое направление.

В 1983 г. в пос. Кичера был организован совхоз «Эстония». Для развития молочного направления в него специально завезли коров черно-пестрой породы, отличавшихся высокой продуктивностью. Из-за отсутствия помещений скот разместили в теплицах, пока в с. Кумора не построили животноводческий комплекс на 300 голов КРС с полной механизацией всех трудоемких процессов. Но совхоз был неудачно расположен — среди гор и тайги, где отсутствовали пастбища, вследствие чего скот круглый год приходилось держать в загонах и кормить привозной травой, скошенной с таежных полей и кочкарников.

В Уояне был образован совхоз «Интернациональный». Кроме того, в селе действовал госпромхоз «Уоянский», куда вошли 17 охотников, две оленефермы, цех по пошиву меховых изделий. В с. Холодное были организованы отделение Северо-Байкальского коопзверосовхоза, молочнотоварная ферма и пошивочный цех. Будучи многоотраслевыми охотничье-промысловыми хозяйствами, они выполняли градообразующие функции этих сел вплоть до распада СССР.

Всего в Северо-Байкальском районе было организовано 5 совхозов молочно-мясного, по одному — овощеводческого и рыболовецкого направлений. За 1974–1986 гг. в развитие сельского хозяйства Северо-Байкальского района было вложено 34 млн руб., что позволило увеличить валовую продукцию сельского хозяйства более чем в два раза<sup>362</sup>. В Баунтовском районе для удовлетворения потребностей строителей БАМа в сельхозпродукции был организован совхоз «Муйский».

За каждым хозяйством была закреплена шефская организация из числа строительных предприятий. Совхоз «Ангарский» курировали коллективы строителей треста «Нижеангарсктрансстрой», совхоз «Северный» — УС «БАМтоннельстрой», колхоз «Победа» и совхоз «Тыйский» — ПМК «ЛенБАМстрой». Шефы возводили хозяйственные постройки, жилье и объекты соцкультбыта для колхозников, по-

---

<sup>362</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 197.

могали техникой и рабочей силой во время сельхозкампаний. Например, в совхозе «Ангарский» построены: гараж на 25 машин — силами «БАМтоннельстроя»; здание конторы — геологоразведочной экспедицией; 15 одно- и двухквартирных домов общей площадью около 1000 кв. м, овощехранилище на 500 т, силосная траншея на 800 т, котельная, детсад — подразделениями «Нижеангарсктрансстроя»<sup>363</sup>. Ежегодную помощь совхозам и колхозам оказывали студенческие стройотряды, учащиеся школ, работники различных организаций. Мехколонны «ЗапБАМстроймеханизации» построили новые автомобильные дороги, которые позволили связать совхозные усадьбы с райцентром.

Вызванные строительством БАМа преобразования в сельском хозяйстве носили противоречивый характер. Так, реорганизация колхоза «Победа» и создание совхоза «Тыйский», по мнению местных жителей, нанесли серьезный ущерб колхозу, нарушив его поступательное развитие. «В конце 1970-х гг. райком КПСС решил отобрать земли, часть крупного рогатого скота колхоза «Победа»... По несколько раз в месяц чиновники РК КПСС собирали колхозные собрания, хотели сломать Кетрова (председателя колхоза. — *Н. Б.*), убедить колхозников, что если отдадут земли, а сами будут заниматься только сезонной охотой и рыбалкой, то к ним придет лучшая жизнь. А на деле это означало, что половина колхозников останется без работы и средств к существованию»<sup>364</sup>.

Руководство Северо-Байкальского райкома КПСС объясняло свое решение тем, что колхоз представлял промысловое хозяйство и земельными угодьями в необходимом объеме не располагал. Молочная ферма с поголовьем в 100 голов КРС содержалась за счет заготовки кормов силами шефских организаций БАМа. Сенокосные угодья требовали орошения, для организации которого у колхоза не было ресурсов. На пахотных землях предпринимались попытки размещать кормовые культуры и картофель, но урожаи были настолько низкими, что не окупали затраченных средств. «Понимая, что на таком уровне ничего не решить, а земле нужен добрый хозяин, мы ре-

---

<sup>363</sup> Крючков Н. И. Магистраль у Байкала (репортаж с места событий): книга воспоминаний. Симферополь: Дар, 1999. С. 121.

<sup>364</sup> История Северо-Байкальского района... С. 315.



шили создать пригородное хозяйство, в распоряжение которого следовало передать эти земли. Ставилась простая и понятная задача — землю в руки тех, кто ее обрабатывает. У Минсельхоза есть техника, удобрения, средства, наконец кадры. У рыбного хозяйства ничего этого нет», — вспоминает Н. И. Крючков, работавший в то время первым секретарем Северобайкальского горкома партии<sup>365</sup>.

В структуре посевных площадей бамовских совхозов основная доля принадлежала кормовым (60 %) и зерновым (20 %) культурам, а также картофелю (12 %)<sup>366</sup>. Ежегодно на БАМ завозилось более 6 тыс. т картофеля. Перед сельхозпроизводителями была поставлена задача снизить объемы этого завоза, а со временем полностью перейти на самообеспечение районов бурятского участка БАМа картофелем. В 1978 г. культура была высажена на площади в 60 га, в 1979 г. — на 105 га, в 1980 г. — на 133 га, в 1981 г. — на 177 га. Урожайность также ежегодно возрастала: в 1979 г. было продано 200 т, в 1980 г. — более 400 т, в 1981 г. — 534 т.<sup>367</sup>

Земледелие на северных почвах с тонким слоем гумуса нуждалось в широком применении органических и минеральных удобрений, производство и использование которых осуществляли районные отделения Бурятсельхозхимии и ПМК Бурятвдстрой. В 1977 г. впервые в Бурятии на территории Муйской котловины применили комплексный метод оптимизации минерального питания растений, предложенный Г. Я. Ринькисом. Специальные расчеты выявили в почве дефицит азота, фосфора, калия, магния, меди, молибдена, бора и других микроэлементов. Результаты многолетних опытов показали, что урожайность картофеля на мерзлотных грунтах при внесении оптимальной дозы удобрений возрастает в 20 раз<sup>368</sup>. В 1980 г. количество минеральных удобрений, внесенных на 1 га всех посевных площадей, составило: по Северо-Байкальскому району 48 кг, по Баунтовскому — 1 кг; в 1987 г. — 135 и 43 кг соответственно<sup>369</sup>.

---

<sup>365</sup> Крючков Н. И. Указ. соч. С. 106.

<sup>366</sup> Там же. С. 113.

<sup>367</sup> Там же. С. 112–113.

<sup>368</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 189–190.

<sup>369</sup> Показатели экономического и социального развития районов Бурятской АССР: стат. сборник / Бурят. респ. статуправление, Госкомстат РСФСР. Улан-Удэ, 1988. С. 35.

Поиск и внедрение высокоурожайных сортов агрокультур принесли заметные результаты. Так, из Амурской области в Северо-Байкальский район был завезен овес сорта «Торпан», которым засеяли 30 га в совхозе «Северный» и получили урожай в 30 ц/га<sup>370</sup>.

Достижения сельского хозяйства в районах БАМа широко освещались в прессе. Журналисты сравнивали земледелие в зоне стройки с кампанией по освоению целинных земель, описывали случаи выращивания в северных условиях теплолюбивых культур<sup>371</sup>. Широкий резонанс получила кампания по разведению в северных районах Бурятии арбузов и дынь<sup>372</sup>.

В целом урожайность основных сельхозкультур в районах прохождения БАМа характеризовалась положительной динамикой (таблица 22 Приложения 1). Особенно заметный скачок произошел во второй половине 1980-х гг., что было вызвано спецификой завершающего этапа строительства магистрали, когда социально-экономическому развитию прилегающих территорий стало уделяться больше внимания. Капитальные вложения в сельское хозяйство в это время возросли, по сравнению с начальным периодом БАМа, в три с лишним раза. Окрепшие после реорганизации конца 1970-х гг. совхозы смогли увеличить объемы сельхозпроизводства. На повышение показателей повлияло также поощрение индивидуальных хозяйств, связанное с перестроечными реформами в СССР.

Несколько иначе складывалась ситуация в животноводстве (таблица 23 Приложения 1). Если в Северо-Байкальском районе Бурятской АССР организация новых хозяйств позволила повысить показатели, то в Баунтовском районе республики реорганизация колхозов в совхозы вызвала резкое снижение объемов животноводства. Производство молока и мяса в условиях районов, приравненных к Крайнему Северу, дорого обходилось государству прежде всего из-за высокой себестоимости производства кормов. Нехватка последних компенсировалась завозом соломы, сена и силоса из южных районов. Это влекло за собой большие амортизационные отчисления, наклад-

---

<sup>370</sup> Крючков Н. И. Указ. соч. С. 112.

<sup>371</sup> Казьмин Г. Байкало-Амурская целина // Правда Бурятии. 1979. 2 февраля; Охонин Н. БАМ. Суровое поле Севера // Правда Бурятии. 1979. 10 апреля.

<sup>372</sup> Башкуев Г. Место действия — Таксимо // Правда Бурятии. 1981. 19 мая. С. 2–3.

ные, общепроизводственные и общехозяйственные расходы, которые также значительно повышали себестоимость сельхозпродукции. Например, в 1985 г. 1 ц молока стоил 112 руб., мяса — 860 руб.<sup>373</sup> Годовая реализация молока населению в 1985 г. составила 14 тыс. ц, в 1986 г. — 16,7 тыс. ц. Поставки мяса совхозами составляли 1 822 ц. Годовой удой на одну фуражную корову вырос с 1 438 кг в 1980 г. до 2 244 кг в 1985 г.<sup>374</sup>

Дальнейшее увеличение производства молока и мяса зависело от увеличения производства кормов, от расширения площадей сенокосов, пашен и повышения их продуктивности. За первые 10 лет БАМа посевные площади были увеличены на 757 га. Естественных сенокосов насчитывалось около 3 тыс. га, из которых только четверть располагались на доступных для механизации участках. Основная часть угодий (до 80 %) находилась на затопляемых, заболоченных и заочкаренных землях<sup>375</sup>. Часть земель относилась к водоохранной зоне бассейна оз. Байкал, что не позволяло вовлечь их в сельхозоборот.

В первые годы строительства БАМа материально-техническая база колхозов и совхозов Северо-Байкальского и Муйского районов значительно отставала от соседних районов республики. Отсутствовали теплые стоянки, гаражи, ремонтные мастерские для сельхозмашин и тракторов; повсеместно не хватало квалифицированных кадров, поскольку БАМ постоянно забирал рабочую силу; уровень подготовки имевшихся сельхозработников оставался низким на протяжении всего периода. Однако благодаря стройке в районы БАМа поступало много сельскохозяйственной техники, обеспеченность которой к середине 1980-х гг. была самой высокой в республике. В среднем по Бурятской АССР на 1000 га пашни приходилось 9,5–10 тракторов и 6,8–7,3 зерноуборочного комбайна. По Северо-Байкальскому району данный показатель составлял в 1985 г. 38,1 трактора и 26,3 комбайна, в 1987 г. — 43,7 и 100 соответственно<sup>376</sup>.

Большую помощь совхозам в строительстве и заготовке кормов оказывали транспортные строители. В 1985 г. с помощью шефов в

---

<sup>373</sup> БАМ продолжается... С. 61.

<sup>374</sup> Там же.

<sup>375</sup> БАМ на территории Бурятии... С. 199.

<sup>376</sup> Показатели экономического и социального развития районов Бурятской АССР... 1988. С. 34.

Северо-Байкальском районе было заготовлено 31 тыс. ц сена, 6 тыс. т силоса, 178 т корнеплодов. В 1986 г. произведено 34 тыс. ц сена, 8 тыс. т силоса, 478 т корнеклубнеплодов. Однако данные объемы удовлетворяли потребности животноводческих хозяйств в кормах лишь наполовину. Местные совхозы ежемесячно производили по 60–70 т свежего молока для детских и лечебных учреждений.

Одним из важнейших путей решения продовольственной программы в районах БАМа являлось создание подсобных хозяйств на базе промышленных предприятий, строительных организаций, других учреждений. С 1974 по 1983 г. было создано 147 хозяйств, которые имели более 41 тыс. га сельскохозяйственных угодий, 9,6 тыс. голов КРС, 22 тыс. свиней<sup>377</sup>. В рамках реализации Продовольственной программы, принятой в мае 1982 г., во временных поселках Минтрансстроя было создано 96 свинооткормочных пунктов на 4800 голов, 2700 кв. м теплиц<sup>378</sup>. Силами автобазы № 1 «БАМтоннельстроя» при пионерском лагере «Тоннельщик» давали продукцию молочно-ферма и крольчатник. В 1982 г. при строительных предприятиях бурятского участка БАМа построено 20 тыс. кв. м теплиц. В 1986 г. было принято решение по дальнейшему расширению производства продуктов питания в подсобных хозяйствах предприятий, организаций, в садово-огороднических товариществах и индивидуальных хозяйствах. Свои подсобные хозяйства были организованы при подразделениях БАМтоннельстроя и Нижнеангарсктрансстроя. СО ВАСХНИЛ были разработаны рекомендации по развитию личных подсобных хозяйств, совместно с ГлавБАМСтроем и Минсельхозом РСФСР проведены семинары садоводов-любителей. В 1989 г. от подсобных хозяйств районов БАМа, число которых уже составляло 214, было получено 4,8 тыс. ц зерновых культур, 39,4 тыс. т картофеля, 32,4 тыс. т овощей, 50 тыс. т мяса крупного рогатого скота и птицы в убойном весе, 176 тыс. ц молока. На каждого работающего приходилось по 16 кг мяса и 50 л молока<sup>379</sup>.

Однако в целом реализация Продовольственной программы не принесла ожидаемых результатов, поскольку слаборазвитое сельское хозяйство и перерабатывающая промышленность на местах не

---

<sup>377</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 203.

<sup>378</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 88–109.

<sup>379</sup> Власов Г. П. История хозяйственного освоения... С. 204.

могли удовлетворить потребности растущего населения БАМа. По подсчетам экспертов, ввоз продуктов питания в зону БАМа колебался от 2/3 до половины требуемого количества, в зависимости от вида продукта. К примеру, Южно-Якутский ТПК удовлетворял собственным производством местные потребности в картофеле на 24 %, в овощах — на 40 %, в яйцах — на 34 %, в молоке — на 10 %. Потребности населения Зейско-Свободненского ТПК в сельскохозяйственных продуктах удовлетворялись собственными силами в мясе — на 43 %, в овощах — на 62 %, в яйцах — на 52 % и т. д.<sup>380</sup>

Таким образом, развитие сельского хозяйства в районах строительства БАМа характеризовалось противоречивыми процессами. С одной стороны, реализация масштабного транспортного проекта привела к значительным сдвигам в сельхозпроизводстве: созданию новых хозяйств, увеличению размеров сельхозугодий, внедрению передовых методов агрономии на основе данных систематического изучения края, химизации и ирригации, улучшению материально-технического состояния отрасли. Все это незамедлительно сказалось на росте урожайности и продуктивности животноводства. С другой стороны, сельское хозяйство в регионе развивалось исключительно с целью создания продовольственной базы БАМа. Высокие показатели достигались за счет крупных капвложений, которые носили временный характер и прекратились вместе с завершением строительных работ и передислокацией коллективов транспортных строителей в другие районы. Создание совхозов было неоднозначно воспринято населением и во многих случаях привело к упадку прежние сельские комплексы, особенно негативно сказавшись на традиционных промыслах коренного эвенкийского населения края. Декларируемый переход на самообеспечение населения прирассовой зоны сельхозпродуктами и отказ от их завоза из соседних районов и областей осуществить так и не удалось.

---

<sup>380</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 84.

### 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. человек<sup>381</sup>. 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»<sup>382</sup>. 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 —

---

<sup>381</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169. Л. 131.

<sup>382</sup> 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 бахчевых<sup>383</sup>. За счет реконструкции имевшегося фонда было увеличено количество посадочных мест в столовых, некоторые предприятия переведены на полуторасменную работу<sup>384</sup>. 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»<sup>385</sup>. С некоторым запаздыванием в 1980 г. аналогичные решения были приняты в Каларском районе Читинской области<sup>386</sup>.

### **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), «Нижнеангарсктрансстрой» (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 поездах (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

---

<sup>383</sup> К истории строительства Байкало-Амурской магистрали... С. 141–142.

<sup>384</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169. Л. 178.

<sup>385</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 321. Л. 126.

<sup>386</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 381. Л. 177.

населения, удаленность от промышленных центров, неразвитость путей сообщения, очаговая организация хозяйства, низкая доля натуральных доходов от личных подсобных хозяйств и отсутствие местных баз промышленного производства. В совокупности это приводило к тому, что решение любой снабженческой задачи превращалось в трудноразрешимую проблему.

Из-за отсутствия достаточного количества хлебопекарен начались перебои в поставках хлебобулочных изделий, которые строители скупали крупными партиями<sup>387</sup>. Первоочередной задачей УРСов стала организация хлебопечения во временных поселках бамовцев. За 1974–1975 гг. по УРСу «Ангарстрой» было введено в эксплуатацию 7 пекарен общей мощностью 20 т в сутки, по УРСу «Нижнеангарсктрансстрой» — 10 пекарен на 26 т, по УРСу «БАМстройпуть» — 11 пекарен на 33 т<sup>388</sup>. Хлеб поставлялся не только на строительные участки, но и в школы, детсады, больницы и прочие социальные учреждения.

Организация питания строителей и снабжение товарами первой необходимости первоначально осуществлялись через котлопункты, которые устраивались непосредственно на строительных участках. Всего в первые три года было организовано 82 котлопункта на 1640 мест при общей численности строителей 68 тыс.<sup>389</sup>. Помимо обедов и ужинов в котлопунктах организовывались праздничные вечера, кинопоказы, концерты агитбригад, юбилеи и свадьбы. Таким образом, уже с первых лет котлопункты выполняли традиционные для предприятий советского общепита функции культурного и политического просвещения<sup>390</sup>. По мере обустройства временных поселков многие из них были реорганизованы в столовые. На отдаленных стройучастках и в вахтовых поселках котлопункты сохранялись вплоть до завершения строительно-монтажных работ и передислокации рабочих.

Оперативно обеспечивать рабочих продуктами и промтоварами были также призваны закрепленные за каждым участком автолавки.

---

<sup>387</sup> ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 8. Д. 1. Л. 6.

<sup>388</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4172. Л. 127–141; Д. 5552. Л. 60–88.

<sup>389</sup> Там же. Д. 2431. Л. 53.

<sup>390</sup> Нерар Ф.-К. Накормить строителей социализма: общественное питание в СССР эпохи первых пятилеток (1928–1935 гг.) // Российская история. 2016. № 1. С. 86.



По воспоминаниям бамовцев, с помощью таких магазинов на колесах можно было без очереди приобрести дефицитный товар.

Стационарная сеть предприятий УРСов, включавшая магазины, столовые, склады, овощехранилища, холодильники, создавалась ускоренными темпами во второй половине 1970-х гг. (таблицы 25–27 Приложения 1).

Сеть предприятий торговли и общепита Минтрансстроя в первые годы сооружения магистрали развивалась особенно быстро. В 1980 г. в ней насчитывалось уже 286 магазинов с площадью торговых залов 29 700 кв. м, 106 столовых и котлопунктов на 14 135 мест, общетоварных складов площадью 59 тыс. кв. м. О масштабах развернувшейся торговой сети можно судить по объемам товарооборота, который увеличился с 78 млн руб. в 1975 г. до 344,7 млн в 1980 г. По УРСу «Ангарстрой» данный показатель вырос в 2,1 раза, по УРСу «Нижнеангарсктрансстрой» — в 9,4, по УРСу «БАМстройпуть» — в 6,6 раза<sup>391</sup>. Потребление на душу населения возросло на 30 %. Если по стране уровень потребления составлял 58 кг мяса и 233 штуки яиц в год, то в районах БАМа — 70 и 330 соответственно<sup>392</sup>.

Высокие темпы роста числа предприятий торговли и общепита объяснялись тем, что они размещались в сборно-щитовых зданиях во временном исполнении, а также в домах-вагонах, палатках, цистернах и прочих приспособленных сооружениях. Торговых площадей и посадочных мест в столовых не хватало даже по заниженным нормам района нового освоения. На XI дорожной отчетно-выборной конференции дорпрофсожа восточносибирских транспортных строителей, проходившей в Братске в декабре 1984 г., отмечалось, что по поселкам треста «Ангарстрой» обеспеченность столовыми составляла 54,6 %, магазинами — 75,6 %, складскими помещениями — 60,2 %<sup>393</sup>. В населенных пунктах, обслуживаемых УРСом «Нижнеангарсктрансстрой», обеспеченность предприятиями общепита составляла 35 %, торговыми площадями — 45 %, общетоварными складами — 49 %, холодильниками — 50 %, пекарнями — 36 %<sup>394</sup>.

---

<sup>391</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 88–109.

<sup>392</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 315. Л. 42.

<sup>393</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 365. Л. 63–64.

<sup>394</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4587. Л. 43–67; ГАРБ. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 6. Л. 7–8.

Наиболее сложная ситуация наблюдалась в общественном питании, развитие материально-технической базы которого осуществлялось, как правило, за счет ввода мелких временных сооружений с низкой пропускной способностью, не удовлетворяющей потребностей населения. Работница столовой ОРСа СМП-572 пос. Новый Уоян вспоминает: «Ой, насколько я помню, это страшно было! Я на работе с семи утра до девяти вечера. Все время был у нас народ. В обед, ой, это черная стена стояла. Народу было у нас вообще немерено» (жен., 55 лет, Новый Уоян, 2004).

Недостаток посадочных мест в столовых отрицательно сказывался на качестве обслуживания, что вызывало раздражение населения. В ходе социологического исследования, проведенного в городах и поселках центрального участка БАМа, выяснилось, что оценили работу предприятий общепита на «отлично» лишь 1,7 % опрошенных. Большинство респондентов (46,8 %) поставили оценку «удовлетворительно»<sup>395</sup>. Еще более тревожные результаты показали опросы населения западного участка стройки, где доля удовлетворенных работой общественного питания составила 22,3 %<sup>396</sup>.

По архивным документам прослеживается недостаток складских помещений. Например, в поселках иркутского участка стройки в 1975 г. к началу сезона засыпки картофеля подрядчик не сдал ни одного склада. В единственном на участке овощехранилище, расположенном в Магистральном, было заморожено 2,5 т апельсинов и яблок, которые перед новогодним праздником были доставлены вертолетом из Усть-Кута (стоимость одного часа воздушной перевозки равнялась 590 руб. в ценах 1975 г.)<sup>397</sup>. В поселках бурятского участка общая емкость овощехранилищ была рассчитана на 2,6 тыс. т при потребности в 8,7, холодильных установок — на 100 т вместо требуемых 6 660 т<sup>398</sup>.

Некоторое увеличение мощностей ведомственной торговой сети наблюдалось в конце 1980-х гг., что было связано с введением в эксплуатацию постоянных поселков железнодорожников, в типовых проектах которых предусматривались торгово-бытовые центры

---

<sup>395</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 112–114.

<sup>396</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 85.

<sup>397</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 329. Л. 71.

<sup>398</sup> ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 105. Л. 12.

(ТБЦ) в капитальном исполнении, с увеличенным количеством производственных площадей магазинов и пунктов общепита. Однако начиная с 1986 г. денег на строительство социальных объектов выделялось меньше, чем предусматривалось проектом. В итоге часть построек под торгово-бытовые центры была завершена в постсоветское время, другая превратилась в долгострой, а со временем заброшена и демонтирована.

Таким образом, недостаток предприятий торговли и общепита сохранялся вплоть до пуска магистрали в постоянную эксплуатацию. В 1987–1988 гг. процент обеспеченности поселков трестов «Ангарстрой» и «ЛенаБАМстрой» магазинами составлял 61 и 66 соответственно, овощехранилищами — 76 и 62, складами — 53 и 50. Обеспеченность посадочными местами в столовых колебалась, в зависимости от населенного пункта, от 36,7 (Улькан) до 66,7 (Усть-Кут)<sup>399</sup>. В населенных пунктах бурятского и читинского участков показатель обеспеченности столовыми и буфетами равнялся 81 %, торговыми предприятиями — 73,9 %, общетоварными складами — 41,6 %, овощехранилищами — 74,7 %, холодильниками — 64,4 %, пекарнями — 45,4 %<sup>400</sup>.

Большинство зданий, в которых размещались предприятия рабочего снабжения, были выполнены по временным проектам, рассчитанным на 25-летний срок эксплуатации. Однако учитывая экстремальные климатические условия районов стройки, сжатые сроки монтажа, низкое качество стройматериалов и амортизацию, нормативный срок их использования сократился, и уже через 3–5 лет после ввода многие постройки нуждались в капитальном ремонте.

Архивные документы содержат множество свидетельств аварийного состояния предприятий торговли и общепита вскоре после запуска. Наиболее типичные проблемы были связаны с некачественным проведением сантехнических или отделочных работ, отсутствием или износом необходимого утепления помещений, затоплением подвалов сточными или грунтовыми водами, различными повреждениями и течами кровли, полов, стен и т. д. Планы по капитальному ремонту регулярно не выполнялись.

С середины 1980-х гг. предприятия рабочего снабжения начали массово «выходить из строя». В поселках иркутского участка

---

<sup>399</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 417. Л. 22.

<sup>400</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7294. Л. 36–37.

стройки практически все объекты УРСа «Ангарстрой» нуждались в ремонте. В 1983 г. план капремонта по торговым предприятиям треста «ЛенаБАМстрой» выполнен только на 43 %, «Ангарстрой» — на 34 %<sup>401</sup>. По мере завершения строительно-монтажных работ на основном объекте руководители строительных предприятий начинали готовить свои коллективы к передислокации и теряли интерес к дальнейшему обустройству поселков. В 1985 г. председатель исполкома Казачинско-Ленского района в своем докладе сетовал: «Имеющиеся овощехранилище, склады, пекарни, магазины строителей уже пришли или приходят в негодность, а строить или восстанавливать их никто, по-моему, не собирается, руководители поездов и мостотряда заняли в этом деле иждивенческую позицию»<sup>402</sup>. В наиболее неблагоприятном положении оказались поселки Читинского участка магистрали, сооружение торговой сети в которых началось с запаздыванием в начале 1980-х гг. После укладки «золотого звена» (1984 г.) объемы рабочего снабжения на данной территории стали резко сокращаться. При этом ресурсов райпотребкооперации оказалось недостаточно, чтобы компенсировать возросший дефицит площадей столовых и магазинов<sup>403</sup>.

Материально-техническая база ОРСов находилась в крайне неудовлетворительном состоянии. В магазинах отсутствовали места для размещения и показа товаров, специализированные хранилища, разделочные и фасовочные цеха и др. Из-за нехватки подсобных помещений многие магазины закрывались на продолжительное время для приемки товаров. Большинство холодильников и холодильных витрин из-за ненадлежащих условий транспортировки и эксплуатации (например, перебоев с электро- и теплоснабжением) быстро выходили из строя. В результате продавцы были вынуждены осуществлять фасовку и хранение товаров в проходах и коридорах с нарушениями товарного соседства и несоблюдением температурного режима. В холодное время года работникам приходилось стоять за прилавком в верхней одежде. Стройка забирала мужскую рабочую силу, поэтому ОРСы испытывали хронический дефицит грузчиков.

---

<sup>401</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 345. Л. 107.

<sup>402</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 470. Л. 160.

<sup>403</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 596. Л. 21–22.

В итоге разгрузка-приемка товаров превращалась в обязанность продавцов (преимущественно женщин). В похожих условиях трудились работники общепита и прочих снабжающих организаций. В пекарнях и столовых часто не работало нагревательное оборудование, системы вентиляции, душевые, канализация.

Большие сложности в развитии торговли были вызваны отсутствием дорог и проблемами создания погрузочно-разгрузочной инфраструктуры. Северные территории, по которым пролегла трасса БАМа, были связаны с региональными центрами преимущественно авиалиниями. Отсутствие железнодорожного и автомобильного сообщения стало серьезным препятствием для организации снабжения. Первоначально в 1975 г. перевалочная база с продовольственным и промтоварным складами и четырьмя автомашинами была организована на ст. Лена, имевшей постоянное железнодорожное сообщение с Транссибом. Оснащение базы было крайне слабым: отсутствовал выделенный железнодорожный тупик, подъездные пути<sup>404</sup>.

Из Усть-Кута доставка грузов осуществлялась в поселки иркутского и бурятского участков стройки. Одновременно с отсыпкой полотна под железнодорожные пути сооружались временные автомобильные дороги, которые использовались для грузоперевозок. В теплое время года переезды занимали длительное время, так как наспех проложенные пути часто размывались паводками и горными реками. Задержки также нередко были вызваны паромными переправами, организованными на время строительства мостов. УРСам хронически не хватало автотранспорта, что вынуждало привлекать автомобили строительных организаций. Например, в ОРСе СМП-266 числилось 3 машины, из которых только одна была в рабочем состоянии<sup>405</sup>. В Ульканском отделении ОРСа СМП-391 в 1976 г. имелось 4 автомобиля, которые осуществляли доставку из Магистрального и Усть-Кута и развозили товары по стройучасткам. Для доставки скоропортящихся продуктов было выделено 2 вертолета, которые привозили сметану и творог с Усть-Кутского маслозавода, молоко из села Казачинское<sup>406</sup>.

---

<sup>404</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 66. Л. 184.

<sup>405</sup> Там же. Д. 70. Л. 186.

<sup>406</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 1. Л. 62.

Для организации грузоперевозок на север Бурятии активно использовалась навигация Восточно-Сибирского пароходства. На железнодорожной станции Таловка Кабанского района Бурятской АССР была организована перевалочная база, через которую грузы с Транссиба переправлялись баржами по Байкалу в Северобайкальск. Часть грузов доставлялась автомобильным транспортом из Улан-Удэ до порта в Усть-Баргузине. В зимнее время использовалась ледовая дорога по Байкалу, которую, по воспоминаниям местных жителей, специально укрепляли дополнительной заливкой льда.

Имеющиеся в автобазе УРСа «Нижнеангарсктрансстрой» 120 машин (60 % автопарка находилось в неисправном состоянии) не успевали в осенне-зимний период завершить перевозку, байкальская навигация оказалась не готовой к транспортировке таких объемов. В результате на перевалочных базах в Усть-Баргузине скопилось 1 790 т продовольственных товаров, в Таловке – промтоваров на общую сумму 2,5 млн руб.<sup>407</sup> Грузы находились под открытым небом, что нередко приводило к порче содержимого. За 1976–1978 гг. на бурятском участке числилось значившихся в пути, но необнаруженных товаров на 624 тыс. руб., было списано не поступившей в продажу оплаченной продукции на 64 тыс. руб.<sup>408</sup>

Чтобы доставить на бурятский участок стройки тяжелую технику, через тайгу была пробита временная автодорога Тазы — Уоян. В перспективе рассматривалось сооружение постоянной двухполосной автотрассы. Однако после переброски строительного оборудования дорога была заброшена. Тем не менее местные жители неофициально использовали ее в личных целях (например, для завоза картофеля, овощей, мяса). Водители «Уралов» и «КрАЗов» утверждают, что проходили участок протяженностью в 160 км в течение 12–24 часов, в зависимости от сезона.

Для перевозки грузов использовались завершенные участки железной дороги. В августе 1977 г. первый поезд пришел на станцию Киренга (Магистральный), где дислоцировался ОРС СМП-391. Вопрос о строительстве складов и о подведении рельсов к торговой

---

<sup>407</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 2. Л. 47.

<sup>408</sup> ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 105. Л. 22.

базе не получил оперативного решения<sup>409</sup>. В феврале 1978 г. железная дорога была доведена до Улькана, куда переместился перевалочный пункт. Из-за неравномерной отгрузки товаров поставщиками на станции скапливались большие партии грузов. УРСы не имели разгрузочно-погрузочных механизмов, достаточного количества грузчиков и права их найма в период массового поступления товара. Простой вагонов влекли за собой штрафные санкции и прочие издержки. В марте 1978 г. в Улькан была направлена комиссия, результатом работы которой стал приказ о создании на станции перевалочной базы, включавшей железнодорожный тупик и склад на 720 кв. м<sup>410</sup>. Между тем 28 октября 1978 г. первый поезд пришел на Даван, а через год, 29 октября 1979 г., — в Северобайкальск, и обустройство ульканской базы утратило актуальность. В сентябре 1983 г. железная дорога пришла в Икабью, которая стала центром снабжения читинского участка. Наиболее проблемная ситуация сложилась в Куанде, которая в отсутствие зимника была отрезана от баз снабжения<sup>411</sup>. С открытием сквозного рабочего движения по трассе в 1984 г. транспортная логистика ведомственной системы торговли Минтрансстроя улучшилась, хотя трудности с обустройством торговых баз и перевалочных пунктов сохранялись до завершения строительства магистрали.

Таким образом, в ходе сооружения БАМа в прилегающих населенных пунктах в крайне сжатые сроки была сформирована широкая сеть предприятий рабочего снабжения, включающая магазины и автолавки, столовые и котлопункты, пекарни, склады. Недостатки в обустройстве предприятий торговли и общепита руководство стройки старалось компенсировать широким ассортиментом продовольственных и промышленных товаров, включая статусные вещи повышенного спроса.

---

<sup>409</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 470. Л. 160.

<sup>410</sup> ГАРБ. Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 2. Л. 6–7.

<sup>411</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 454. Л. 11–17.

### Особенности торгового обслуживания населения

Привилегированное снабжение по высшей или первой категории было призвано компенсировать тяжелые условия труда и жилищно-бытовую неустроенность и, в конечном счете, удержать население в приравненных к Крайнему Северу районах стройки. Первая встреча с бамовскими прилавками, заполненными всевозможными товарами, сопровождалась высшей степенью удивления, что было связано с тотальным дефицитом большинства советских магазинов. «Полушубки тогда в моде были на большой земле, а там они как спецодежда были. Гидрсапоги, сапоги с меховыми чулками, на большой земле за них голову отрывали, метеокуртка, — все это было без проблем. Ну а с едой вообще говорить не стоит. Леонид Ильич снабжал капитально. На большой земле мы не знали, что такое фрукты, там, в Гранитном, они постоянно лежали все: от цитрусовых до ананасов. У нас ребята шутили: купили ананасы, в грядку посадили, сфотографировали и в Питер отправили, вот, мол, мы где живем! Питерцы говорят: ничего себе, им северные платят, а у них ананасы растут» (муж., 60 лет, Баргузин, 2018).

Сегодня большинство рассказчиков вспоминают снабжение стройки с особым пиететом, что связано с ретроспективностью коллективной памяти в условиях затяжной постсоветской депрессии районов БАМа. «На БАМе было все! У нас колбасы какой только не было, и сгущенки, и тушенки, и конфет. У нас все было! В начале БАМа — особенно. Этот кримплен там, материалы, шубы, польта были... У меня лично пять пар сапог было, босоножек пар шесть... Я говорю, раньше все было организовано для людей. А сейчас этого нету, вот чтобы дали что-то!» (жен., 48 лет, Новый Уоян, 2004).

Возникшие на малоосвоенных северных территориях населенные пункты БАМа могли существовать только за счет организованного спецснабжения, чем напоминали советские закрытые территории (наукограды, ядерные, ресурсные или военные центры), которые в 1960–1980-е гг. являлись «искусственно созданными островками



изобилия в системе плановой советской экономики, особенной заботы государства, сопряженной с ощущением особой значимости своей деятельности для каждого жителя»<sup>412</sup>.

Качественные показатели обеспеченности населения БАМа товарами народного потребления отличались на разных этапах строительства и зависели от комплекса факторов: степени важности сооружаемого объекта, наличия и состояния путей сообщения, близости товарных баз, личных качеств руководителей предприятий торговли и общепита и т. д.

В силу климатических факторов Сибирь существенно зависела от других регионов в снабжении пшеницей, овощами, фруктами, растительными жирами, сахаром, а также не имела достаточно развитой пищевой промышленности, выпускавшей востребованную в специфических сибирских условиях консервную продукцию<sup>413</sup>. В силу этих обстоятельств география поставщиков товаров для ударной комсомольской стройки охватывала почти все республики СССР. Основными поставщиками картофеля, лука, овощей на западный участок являлись Красноярский край и республики Средней Азии. Ежегодно каждый УРС завозил от 6 до 10 тыс. т картофеля, более 3 тыс. т лука, 250 т свеклы и моркови, более 1 тыс. т свежей капусты, а также бахчевые, цитрусовые, яблоки, виноград и др. Братский комбинат хлебопродуктов являлся одним из главных поставщиков круп и муки. Макароны поступали от Улан-Удэнской и Иркутской макаронных фабрик. Птицефабрики Братска, Усолья, Иркутска, Улан-Удэ каждые 10 дней поставляли около 1 млн яиц. Кондитерские фабрики Ульяновска, Волгограда, Благовещенска, Москвы обеспечивали строителей своими изделиями. Мясная продукция поступала от Бурятского, Усть-Кутского, Железногорского и прочих мясокомбинатов. Отечественные и импортные консервы приходили через Росоптпродторг<sup>414</sup>.

---

<sup>412</sup> Бородулина А. С. «Ресурсное проклятие» и стратегии жизнеобеспечения на острове Итуруп // Сибирские исторические исследования. 2018. № 2. С. 127.

<sup>413</sup> Рафикова С. А. Стратегии продовольственного обеспечения и тип питания сибирских горожан в 1960-е годы // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: в 4-х ч. Ч. 1. Тамбов: Грамота, 2011. № 5 (11). С. 171.

<sup>414</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 79. Л. 101.

Запросы в товарах и оборудовании для магазинов, столовых, складов удовлетворялись в первую очередь и по возможности в полной мере. Действие лозунга «Заказам БАМа — зеленую улицу!» распространялось не только на поставки техники и стройматериалов, но и на снабжение рабочих продуктами и промтоварами. Оптовые конторы и базы обеспечивали первоочередную отгрузку по заявкам БАМа в строгом соответствии с выделенными фондами.

При планировании органы госторговли нередко привлекали в зону БАМа излишние товарные ресурсы. По отчетам УРСов, в конце 1970-х — начале 1980-х гг. регулярно «перепоставлялись» мясные продукты, рыба, консервы, кондитерские изделия, алкогольные напитки. Например, в 1984 г. по УРСу «Нижнеангарсктрансстрой» было поставлено сверх норм 120 т мясопродуктов, 266 т рыбы, 250 т кондитерских изделий, 270 т соков и вод<sup>415</sup>. По УРСу «БАМстрой-путь» в том же году было выделено лишних 663 т мясопродуктов, 175 т рыбы, 24 000 дкл импортного вина, 2,4 дкл коньяка<sup>416</sup>. В постоянной продаже имелось по 5–6 видов свежемороженой океанической рыбы, 2–3 наименования мясных консервов, более десятка наименований рыбных и плодоовощных консервов, а также большой выбор фруктовых и ягодных соков. Из-за превышения спроса часть товаров перепродавалась другим торгующим системам региона.

Недостаток товаров УРСы испытывали по таким группам, как свежие овощи и фрукты, молочная и молочнокислая продукция. По подсчетам специалистов, в 1979 г. объем розничного товарооборота государственной и кооперативной торговли в расчете на душу населения был на 5–15 % ниже, чем в среднем по РСФСР<sup>417</sup>. Фонды на молоко, сметану и масло обычно выбирались предприятиями общепита, школами и больницами, в розницу товары данной группы поступали редко<sup>418</sup>. Соцопрос штаба ЦК ВЛКСМ на БАМе 1978 г. показал, что торговым обслуживанием было недовольно 68,9 % населения<sup>419</sup>. По результатам опроса, проведенного группой социологов в 14 населенных пунктах западного и центрального участков

---

<sup>415</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 5554. Л. 43–67.

<sup>416</sup> Там же. Д. 5552. Л. 64.

<sup>417</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 58–59.

<sup>418</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 19. Л. 73.

<sup>419</sup> ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 14. Д. 86. Л. 6.

стройки в 1981 г., были удовлетворены работой предприятий общественного питания только 22,3 %. При этом доля экспертов, отметивших хорошее снабжение продовольственными товарами в качестве наиболее важного фактора закрепления населения в зоне БАМа, составила 65,7 %<sup>420</sup>.

Недовольство снабжением также прослеживается по воспоминаниям строителей. Например, Т. Ю. Воронина приводит сведения, что у группы ленинградских строителей из-за отсутствия полноценного питания развилась цинга, а рацион питания военнослужащих, занятых на строительстве восточного участка БАМа, оставался неизменным в течение года и состоял из порошка картофеля и рыбных консервов<sup>421</sup>.

Население реагировало на перебои в снабжении, обращаясь с жалобами в парторганизации, органы местного самоуправления, профсоюзы, редакции газет. Например, в 1979 г. рабочие СМП «ПензастройБАМ», трудившиеся на восточном участке БАМа, обратились с письмом к Председателю Совета министров СССР А. Н. Косыгину: «Вот совсем недавно показывали киножурнал о московском молочном комбинате. Сколько молочных продуктов и в каком богатом ассортименте для москвичей выпускает этот комбинат, а наши дети по шесть-семь месяцев не видят молока, творога, кефира, сметаны. За все лето в наших магазинах два раза были в продаже огурцы и помидоры, один раз — виноград и арбузы. Совсем отсутствует в продаже свежая и соленая рыба. Плохо обстоят дела и с мясными продуктами»<sup>422</sup>. Проведенная проверка подтвердила многочисленные нарушения в организации снабжения рабочих ПензастройБАМа, о чем Совет министров уведомил командир войсковой части № 25967 генерал-полковник А. М. Крюков, руководивший железнодорожными войсками Министерства обороны СССР.

УРСы пытались решить проблему нехватки свежих продуктов, привлекая местных сельхозпроизводителей. Со второй половины 1980-х гг. к перечню дефицитных продуктов на БАМе добавились мясо, свежая рыба, мясные, рыбные и плодоовощные консервы,

---

<sup>420</sup> Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 115.

<sup>421</sup> Воронина Т. Ю. Рабочая миграция на БАМ (1974–1984). URL: [https://www.academia.edu/5480266/Рабочая\\_миграция\\_на\\_БАМ\\_1974\\_1985\\_социальная\\_политика\\_и\\_рассказы\\_о\\_жизни\\_в\\_интервью\\_с\\_бывшими\\_строителями\\_\(дата\\_обращения:\\_30.12.2020\)](https://www.academia.edu/5480266/Рабочая_миграция_на_БАМ_1974_1985_социальная_политика_и_рассказы_о_жизни_в_интервью_с_бывшими_строителями_(дата_обращения:_30.12.2020)).

<sup>422</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2943. Л. 109–112.

винно-водочные и табачные изделия<sup>423</sup>. В 1985 г. фонды на мясо и мясные продукты резко сократились. По иркутскому участку «небольшое количество мяса» получали строители БАМа и лесники Ленского леспромхоза, в то время как остальные предприятия «не имели ни грамма фондов на эти продукты»<sup>424</sup>. Вскоре мясная продукция стала распределяться по талонам — 4,3 кг на человека в месяц. В 1989 г. талоны распространились на сахар, алкоголь и табак<sup>425</sup>. Тем не менее, в сравнении с другими регионами, районы БАМа в данный период сохранили некоторые привилегии в снабжении, особенно на продолжавшихся объектах, таких как Северомуйский тоннель.

По непродуктивным группам товаров структура спроса и предложения отличалась своей динамикой. На БАМ направлялся широкий ассортимент промышленных и хозяйственных товаров, одежды и обуви отечественного и импортного производства. Основные поставщики товаров — база УРСа в Братске (ткани, одежда, белье, галантерея, трикотаж, обувь), Иркутская база Росхозторга (стиральные машины, холодильники, электроприборы, телевизоры), Черемховская чулочная фабрика, Братская швейная фабрика, Рособувьторг (Кузнецк, Троицк, Грозный), Росгалантерея, Иркутская фирма «Байкал» (мебель) и пр.<sup>426</sup>

На первых порах в торговых системах наблюдался переизбыток меховых изделий, трикотажа, мебели, посуды, галантереи, прочих товаров, которые оказались невостребованными в условиях жизни в палатках, жилых вагонах, бараках, других временных постройках. Заместитель начальника УРСа «Нижнеангарсктрансстрой» Р. И. Стельмашенко вспоминает: «Тогда это называлось товарные фонды и их надо было выбирать. Были и казусы. Так в 1975–1976 годах было выделено по 5 тысяч телевизоров и гитар, а куда их забирать? На севере нет «Орбиты», нет электричества, приехало, правда, около 5 тысяч строителей БАМа — неужели все они должны быть, скажем, гитаристами?»<sup>427</sup>.

---

<sup>423</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7602. Л. 45–74.

<sup>424</sup> АО КЛИР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 471. Л. 85.

<sup>425</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 142. Л. 144.

<sup>426</sup> Там же. Оп. 1. Д. 79. Л. 101.

<sup>427</sup> Трасса мужества... С. 169.

По мере обустройства бамовских поселков спрос на эти группы товаров, наоборот, возрастал, что приводило к их нехватке и введению специальных режимов распределения (талоны, выделение товаров на организации, через профсоюзы и комсомольские штабы). По отчетам УРСов, традиционно перевыбранными являлись фонды на овчинно-шубные и меховые изделия, трикотаж, чулочно-носочные изделия, радиотовары и телевизоры<sup>428</sup>. Во второй половине 1980-х гг. торговые организации испытывали недостаток столов, стульев, кроватей, посуды, тканей, бытовой химии и пр.<sup>429</sup>

Среди причин перебоев в снабжении руководство УРСов называло многочисленные нарушения норм и сроков отгрузки товаров поставщиками, которые уклоняются от поставок в северной таре, неконтейнерные поставки, планирование органами госторговли до 40 % промтоварных фондов на четвертый квартал года, нехватку транспортных средств и разгрозочной инфраструктуры.

С 1987 г. начались регулярные срывы импортных поставок, связанные с нарушениями торговых связей в странах СЭВ, вскоре аналогичные процессы распространились на союзные республики. Необеспеченность товарами ОРСы стремились восполнить вовлечением товарных запасов, децентрализованным закупом, развитием комиссионной торговли, организацией собственного производства. Недостаток транспортных средств и кадровый дефицит компенсировали за счет строительных предприятий, совместно с которыми составлялись «графики оказания помощи автотранспортом и рабочей силой». Однако в целом органы рабочего снабжения оказались не готовыми к новым условиям работы, связанным с самостоятельными исследованиями рынка, поиском поставщиков, закупками, и предпочли «переложить ответственность на УРСы», которые не имели опыта работы с товарными ресурсами.

Таким образом, в населенных пунктах БАМа была сформирована широкая сеть предприятий торговли, представленная магазинами, столовыми, пекарнями, складами и базами различной специализации. Несмотря на высокие темпы развертывания, потребности растущего населения региона она полностью не удовлетворяла. Обеспеченность торговыми площадями и посадочными местами в

---

<sup>428</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 5551. Л. 87.

<sup>429</sup> Там же. Д. 6550. Л. 47.

предприятиях общественного питания была ниже нормативной в течение всего периода строительства. Планы по возведению объектов торговли и общепита регулярно не выполнялись, причинами чего являлись отраслевой механизм управления стройкой, ошибки и просчеты в работе проектировщиков, частые корректировки проектно-сметной документации, сокращение инвестиций в непроизводственное строительство, перебои в поставках строительных материалов и прочие факторы. Хотя данные негативные тенденции наблюдались в строительстве большинства социально-бытовых и культурных объектов БАМа, на наш взгляд, в торговой отрасли они проступали рельефнее, чем в здравоохранении, образовании или учреждениях культуры. Система рабочего снабжения планировалась как временная, на период работы транспортных строителей, что определило такие особенности ее развития, как размещение в приспособленных или временных зданиях, высокая степень амортизации материальных ресурсов, слабая техническая оснащенность. Большая часть построек в постоянном исполнении, которые возводились для железнодорожников, оказалась к моменту пуска БАМа незавершенной. С окончанием строительных работ на железной дороге была осуществлена передислокация строительных организаций, что привело к оперативному свертыванию сетей УРСов. Данные процессы сопровождались нараставшими кризисными явлениями в экономике страны. В такой ситуации официальной организованной передачи временных зданий и сооружений Минтрансстроя СССР в ведение муниципалитетов не производилось. В результате материальный фонд предприятий рабочего снабжения подвергся стихийному разорению и был частично утрачен.

Все эти недостатки в развитии материально-технической базы торговли власти стремились компенсировать широким товарным ассортиментом, что, по замыслу проектировщиков, должно было служить не только стимулом привлечения трудовых мигрантов в зону стройки, но и механизмом закрепления населения в районах нового освоения. В воспоминаниях строителей торговое обслуживание реконструируется в рамках нарратива товарного изобилия. Анализ письменных источников показал, что для снабжения БАМа были характерны проблемы, свойственные советской торговле в целом. Особенно явно они проступили во второй половине 1980-х гг. вместе с сокращением финансирования проекта.

## **2.4 Система бытового обслуживания**

Бытовое обслуживание в СССР представляло относительно молодую отрасль народного хозяйства страны, возникшую в ходе реализации серии постановлений партии и правительства в 1960-х гг. В этот период разрозненные отраслевые группы бытовых услуг начали консолидироваться в самостоятельную отрасль путем передачи предприятий из ведения различных министерств и ведомств в главные управления бытового обслуживания населения при советах министров союзных республик (с 1965 г. — отраслевые республиканские министерства быта).

Бытовое обслуживание советских граждан было рассредоточено по различным отраслям народного хозяйства. Традиционно бытовые услуги разделялись на работы промышленного характера (пошив и ремонт одежды или обуви, ремонт бытовой и телерадиотехники, химчистка) и непромышленные виды бытового обслуживания (фотография, прокат). В системе службы быта специалисты выделяют четыре уровня: крупные по объему выполняемых работ бытовые предприятия областных центров, включавшие фабрики трикотажных изделий, химчистку, ремонт теле- и радиотехники; предприятия бытового обслуживания районных центров, где наиболее распространены были парикмахерские, бани, прачечные; отдельные мастерские по пошиву и ремонту одежды, обуви, а также стационарные приемные пункты в небольших поселениях<sup>430</sup>.

### **Развертывание предприятий бытового обслуживания**

В условиях районов строительства БАМа требовалась многоуровневая организация бытового обслуживания. Для комплексного обеспечения строителей услугами планировалось выделение предприятиям службы быта специальных маневренных средств, в том числе специально оборудованных железнодорожных вагонов. С первых дней строительства в палаточных лагерях были организованы специальные палатки быта, куда приезжали специалисты бытовой

---

<sup>430</sup> Ложкина Н. Н. Особенности бытового обслуживания населения национальных регионов Сибири в 1965–1975 гг. (на примере Горно-Алтайской автономной области) // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 1 (13). С. 64.

службы из районных центров или близлежащих поселков. В документах районных и поселковых исполкомов Советов народных депутатов отмечалось, что строительные предприятия БАМа не уделяли необходимого внимания службам быта. В г. Усть-Кут все парикмахерские и фотоателье были расположены в приспособленных зданиях. В 1976 г. в городе насчитывалось 24 тыс. строителей и их семей, при этом не было построено для них ни одного нового здания службы быта. Во временном поселке мостостроителей в новом помещении для КБО разместили рабочее общежитие<sup>431</sup>.

В Казачинско-Ленском районе служба быта вообще отсутствовала и население обслуживалось силами филиала РКБО соседнего Киренского района. С развертыванием строительных предприятий БАМа ресурсов филиала стало недостаточно, рабочие некоторых отдаленных поселков не получали услуг в течение года. «Мы у них находимся на правах пасынков», — отмечал в одном из докладов председатель райисполкома<sup>432</sup>.

Строители бурятского участка БАМа обслуживались сетью предприятий Северо-Байкальского РКБО, которая первоначально также оказалась не готовой к резкому росту контингента и испытывала недостаток производственных площадей, квалифицированных специалистов и оборудования. Архивные документы свидетельствуют, что производственная площадь РКБО была недостаточной, в цехах не соблюдался температурный режим, отсутствовала вентиляция, централизованное отопление. Выделенные на возведение дополнительного помещения средства не были освоены из-за отсутствия стройматериалов. Несмотря на эти трудности, в первый год РКБО сумел увеличить объемы бытовых услуг в полтора раза, освоив 68,5 тыс. руб.<sup>433</sup> В 1975 г. были открыты разъездной пункт проката и стационарная парикмахерская в Северобайкальске, в 1977 г. — две парикмахерских в поселках тоннельщиков Северомуйск и Гоуджекит<sup>434</sup>. В обслуживании отдаленных строительных участков также случались перебои: например, в Янчуе и Гаинде рабочие в течение

---

<sup>431</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 190. Л. 136–137.

<sup>432</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 347. Л. 171.

<sup>433</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 339. Л. 156.

<sup>434</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 424. Л. 131.



двух-трех месяцев ни разу не мылись, не получали сменного белья и не обслуживались парикмахерами<sup>435</sup>.

В целях улучшения бытового обслуживания Минбытом РСФСР совместно с ГлавБАМстроем было разработано положение «О порядке организации бытового обслуживания транспортных строителей БАМ», предусматривавшее выделение помещений для предприятий и жилья для работников службы быта, транспортных средств для организации выездного обслуживания. Однако проверки, проведенные в 1975–1976 гг., показали, что облисполкомы Иркутской, Читинской, Амурской областей и Совет министров Бурятской АССР не выполнили обязательств по капитальному строительству объектов службы быта. Стационарная сеть предприятий службы быта не была организована в поселках Кунерма и Ния Иркутской области, Беленькая, Зейск, Февральск Амурской области, а также на бурятском и читинском участках стройки. При этом в ряде районов отсутствовало выездное обслуживание строителей<sup>436</sup>. В результате комиссия Совета министров РСФСР по вопросам строительства БАМ и развития хозяйства в районе ее сооружения приняло решение обязать Минбыт РСФСР и ГлавБАМстрой разработать в двухмесячный срок «схему развития службы быта в районах БАМа» и перечень объектов, подлежащих строительству в 1976–1977 гг. В соответствии с данным решением Госплан РСФСР выделил автомобили УАЗ-469 для организации выездного обслуживания рабочих на строительных участках. Минторговли РСФСР направило на БАМ 42 тыс. м кирзы и 11 тыс. м искусственного меха для ремонта и пошива одежды и обуви<sup>437</sup>. До 1 июля 1978 г. ГлавБАМстрой должен был организовать помещения для парикмахерских и фотоателье во всех населенных пунктах зоны сооружения БАМ.

Данные действия существенно активизировали развертывание сети предприятий бытового обслуживания на БАМе. В 1977 г. в при-трассовых поселках действовало уже 44 предприятия службы быта, в том числе 23 дома быта и комплексных приемных пункта (КПП), введенных в текущем году. Объем бытовых услуг вырос на 23 % по

---

<sup>435</sup> ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 8. Д. 3. Л. 5–6.

<sup>436</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 9. Л. 3–4.

<sup>437</sup> Там же. Л. 5.

сравнению с 1976 г.<sup>438</sup> В 1978 г. реализацией бытовых услуг только в Усть-Кутском районе занималось уже 21 предприятие на 248 рабочих мест, в которых было занято 606 человек. Объем бытовых услуг на душу населения возрос и составил по району 18,42 руб., по городу — 19,07 руб.<sup>439</sup> Через год в Усть-Куте было построено новое здание районного дома быта, а в 1983 г. запущен еще один дом быта на станции Лена. Всего к открытию сквозного движения по магистрали в 1984 г. в населенных пунктах иркутского участка стройки насчитывалось 11 предприятий бытового обслуживания<sup>440</sup>.

В Казачинско-Ленском районе с созданием собственного управления бытового обслуживания процесс организации сети предприятий ускорился. В 1984 г. бытовые услуги населению оказывали 7 организаций численностью 199 человек, включая 3 дома быта (Магистральный, Улькан и Казачинское) и 4 КПП<sup>441</sup>.

Интенсивно разворачивалась сеть предприятий быта на бурятском участке трассы. За 1978–1982 гг. дома быта были открыты в 10 населенных пунктах, включая Северобайкальск, Кичеру, Новый Уоян, Северомуйск, Тоннельный, Янчукан и т. д. Всего в системе Северо-Байкальского РКБО действовало 40 подразделений службы быта<sup>442</sup>.

В начале 1980-х гг. всесоюзная стройка достигла границ Читинской области, где трасса будущей магистрали пролегла через территорию Каларского района. Для оказания бытовых услуг первоначально были созданы КПП в поселках Новая Чара, Икабья, Леприндо, Сюльбан. В 1982 г. открылся первый на читинском участке дом быта в пос. Куанда, в котором было занято 17 специалистов<sup>443</sup>. В феврале 1983 г. введено в эксплуатацию здание дома быта в Новой Чаре<sup>444</sup>. Всего к 1984 г. в Каларском районе действовало 13 подразделений службы быта общей площадью 1350 кв. м. Объем реализации бытовых услуг на душу населения составил 17,43 руб. по району в целом, 11,87 руб. — по поселкам строителей БАМа<sup>445</sup>.

---

<sup>438</sup> ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 23. Л. 25.

<sup>439</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 208. Л. 8.

<sup>440</sup> Там же. Д. 379. Л. 11–12.

<sup>441</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 460. Л. 16–23.

<sup>442</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 481. Л. 31.

<sup>443</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 463. Л. 109.

<sup>444</sup> Там же. Д. 512. Л. 55.

<sup>445</sup> Там же. Д. 552. Л. 86–87.

На завершающем этапе сооружения БАМа характер строительства и размещения предприятий бытового обслуживания изменился. С одной стороны, окончание монтажных работ и свертывание временных поселков строителей приводило к сокращению объектов службы быта. С другой — в этот период ускоренными темпами осуществлялся ввод постоянных поселков железнодорожников, в типовых проектах которых предусматривались дома быта и торгово-общественные центры в капитальном исполнении.

В работе шефских предприятий постоянно происходили сбои. Минтрансстрой СССР регулярно проводил проверки, организовывал выездные комиссии и всеми средствами пытался добиться выполнения плановых показателей. В результате подрядчики были вынуждены сдавать постройки с множественными недоделками. Например, комиссия Госстроя РСФСР при проверке ПМК «ЛенинградБамстрой», занятой в возведении Северобайкальска, отмечала, что дом быта на 70 мест, химчистка на 400 кг в смену и прочие объекты соцкультбыта не были завершены в установленные сроки из-за ошибок в распределении финансовых средств заказчиком и отсутствия квалифицированных специалистов в системе ГлавБамСтроя<sup>446</sup>. В ходе проверки торгово-общественного центра в пос. Звездный (подрядчик — СМУ «АрмБамстрой») были обнаружены неисправная канализационная система, недостаточное для обогрева помещения количество радиаторов, отсутствие гибких шлангов на раковинах в парикмахерской<sup>447</sup>. Затягивание ввода новых мощностей сети бытового обслуживания привело к ситуации, что сроки сдачи многих объектов оказались перенесенными на 1990–1991 гг. Однако системный кризис начала 1990-х гг. и распад советского государства помешали осуществлению этих планов.

### **Материально-техническое и кадровое обеспечение службы быта**

Материально-техническая база службы быта на БАМе формировалась в сложных условиях района нового освоения. Одной из основ-

---

<sup>446</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 79–82.

<sup>447</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 104. Л. 186–188.

ных проблем являлся хронический дефицит производственных площадей. Так, в пос. Магистральном имелось в наличии 310 кв. м площадей при потребности в 942, в Улькане — 198 из 373, в Казачинском — 105 из 183, в Небеле — 18 из 60. Местные руководители находили выход в организации дополнительных рабочих мест, введении двухсменного графика работы, оказании части услуг на дому. В парикмахерских организовывались общие залы, в которых попеременно вели обслуживание мужской и женский мастера. Типичной была ситуация, когда, например, в пошивочном цехе площадью 6 кв. м работали 5 мастеров, т. е. по 1,2 кв. м на человека<sup>448</sup>. Такая скученность нередко приводила к нарушению санитарной обстановки, в результате чего СЭС закрывали тот или иной объект.

Многое в таких обстоятельствах зависело от энтузиазма работников. Например, в пос. Улькан сотрудники своими силами обустроили дом быта «Елочка»: «Воду в парикмахерскую мы подводили шабашкой, просили людей после работы... В бане открыли парикмахерскую»<sup>449</sup>. Из-за недостатка места (площадь здания составляла 120 кв. м) в пошивочном цехе за одной швейной машиной размещалось двое мастеров, а из двух имеющихся гладильных досок использовалась только одна, так как вторую было некуда поставить.

Во второй половине 1980-х гг. значительных изменений в обеспечении предприятий быта производственными площадями не произошло. Например, упоминаемый выше дом быта «Елочка» при тех же мощностях обслуживал в 1976 г. 2 тыс. человек, а в 1985 г. — 8 тыс. При этом помещение нуждалось в капитальном ремонте. Проверка народного контроля установила, что в здании не исправны двери, вентиляция, септик, готовая продукция из-за отсутствия места «хранится в навал»<sup>450</sup>.

С началом перестройки районные управления бытового обслуживания столкнулись с новыми проблемами. Переведенные на самокупаемость строительные предприятия прекратили содержание и текущий ремонт помещений быта. Многие руководители начали тре-

---

<sup>448</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 460. Л. 16–24.

<sup>449</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 21. Л. 38–40.

<sup>450</sup> Там же. Д. 79. Л. 102.

бовать не только арендную плату за занимаемые службами быта помещения, но также оплачивать коммунальные услуги, пользование ведомственным жильем и объектами соцкультбыта.

Другой проблемой материального обеспечения служб быта был постоянный недостаток материалов, инструментов и комплектующих. Швейные и обувные мастерские испытывали дефицит тканей, искусственного меха, сукна, ниток, пуговиц, молний, хрома, клея и пр. Много хлопот доставляли импортные изделия, широко представленные в торговой сети рабочего снабжения Минтрансстроя СССР, к которым при ремонте было трудно подобрать материалы и фурнитуру. Парикмахерские и химчистки не были обеспечены необходимым набором химикатов. Особенно сильно их недостаток стал ощущаться в перестроечные годы, когда нараставший по всей стране товарный дефицит вызвал отсутствие в продаже нужных моющих и красящих средств<sup>451</sup>.

Больше всего трудностей возникало с ремонтом сложной бытовой техники, которая получила широкое распространение в сибирских городах начиная с 1960-х гг. (так называемая «техническая революция в быту»)<sup>452</sup>. Из-за отсутствия запасных частей мастерские были переполнены неисправными приборами и устройствами, а приемные пункты отказывали посетителям в ремонте. В одном из докладов руководитель казачинско-ленской службы быта отмечал: «У нас стало правилом ремонтировать сложную бытовую технику по 5–6 месяцев, телевизоры — по 1,5–2 года»<sup>453</sup>.

По тем же причинам недостатка запчастей и комплектующих ежегодно не выполнялся план работы пунктов проката. Пользующиеся высоким спросом у населения телевизоры, пылесосы, холодильники поступали в прокат в ограниченном количестве и быстро выходили из строя. Заявки на увеличение прокатных фондов по данным группам, как правило, не удовлетворялись областными организациями. В то же время имевшиеся в продаже недорогие вещи, на которые наблюдался невысокий спрос, например детские коляски, в большом объеме поступали в пункты проката. В одном из ежегодных отчетов

---

<sup>451</sup> Лебина Н. Б. Пассажиры колбасного поезда: Этюды к картине быта российского города: 1917–1991. Москва: Новое литературное обозрение, 2019. С. 75.

<sup>452</sup> Рафикова С. А. Живая история повседневности: сибирские горожане в 1960-е годы. Красноярск: Изд-во СибГУ им. М. Ф. Решетнева, 2019. С. 342.

<sup>453</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 514. Л. 58.

о бытовом обслуживании в Казачинско-Ленском районе отмечалось: «Большим спросом пользуются стиральные машины, но чтобы ее получить, строителям БАМа нужно несколько дней стоять в очереди, и не исключена возможность, что вас забудут и, опять-таки, вы ее не получите...»<sup>454</sup>.

Несмотря на провозглашенный в официальных документах курс на автоматизацию службы быта, в большинстве предприятий бытового обслуживания преобладал ручной труд. Поставки необходимого оборудования были затруднены вследствие низкой транспортной доступности районов стройки. Часто в поселках строителей отсутствовали специалисты по установке, обслуживанию и ремонту машин. Техника выходила из строя из-за неправильного монтажа, перебоев в электро-, тепло- и водоснабжении, нарушений правил эксплуатации. Запасными частями приборы не снабжались, каждый случай поломки нуждался в оформлении отдельной заявки, обслуживание которой могло занимать длительное время.

Перебои в снабжении службы быта были вызваны также неудовлетворительным состоянием собственного автопарка либо полным отсутствием на предприятиях автотранспорта. Например, в 1983 г. в распоряжении Усть-Кутского управления бытового обслуживания было 10 арендованных машин, из которых только одна-две находились в рабочем состоянии. В результате прием и доставка заказов по рабочим поселкам осуществлялись с периодичностью в полтора-два месяца. По своей личной инициативе отдельные руководители домов быта договаривались со строительными предприятиями и попутным транспортом переправляли заказы в райцентр. В архивах сохранились сведения о работниках, которые перевозили изделия в рюкзаках и сумках «на себе»<sup>455</sup>.

Недостаточная техническая оснащенность создавала определенные неудобства для населения, а также снижала отраслевую эффективность вследствие значительного роста трудовых затрат на производство услуг. Медленное сокращение малопроизводительных ручных операций приводило к привлечению в отрасль дополнительных трудовых ресурсов.

---

<sup>454</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 347. Л. 172.

<sup>455</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 104. Л. 186–188.

Большое влияние на качество бытовых услуг и культуру обслуживания оказывал кадровый состав предприятий быта. По оценке специалистов, укомплектованность кадрами предприятий службы быта в районах БАМа была неполной и различалась в зависимости от вида услуг. По парикмахерским она составляла 81,2 %, по ремонту и пошиву одежды — 81 %, по ремонту радио- и телеаппаратуры — 55 %, по ремонту обуви — 43 %, по услугам фотографий — 32 %<sup>456</sup>. Хотя на БАМ прибывало большое количество квалифицированных специалистов с опытом работы в сфере обслуживания, многие из них были вынуждены работать не по специальности в связи со сложностями в получении жилья, места в детских дошкольных учреждениях и пр. Например, в 1983 г. в управление бытовым обслуживанием Усть-Кутского района поступило 57 заявлений на получение квартир, 48 – на улучшение жилищных условий, 97 – на предоставление мест в детских садах. При этом за 3 года для РКБО была выделена только 1 неблагоустроенная квартира<sup>457</sup>. Учитывая, что коллектив предприятий быта был преимущественно женским, отсутствие жилья или места в детсаду являлось веской причиной для увольнения. Выступая на сессии Казачинско-Ленского райсовета народных депутатов в 1984 г., председатель исполкома отмечал: «Хороший специалист, он знает себе цену, ему нужно жилье соответствующее, и при том, если раньше устраивала комната в общежитии, то теперь подай благоустроенное, и почти всегда место, а то и два-три, в дошкольном учреждении, его мы, к сожалению, не имеем»<sup>458</sup>.

Несмотря на увеличение объемов жилищного строительства во второй половине 1980-х гг., работники службы быта обеспечивались жильем в последнюю очередь. Так, в 1987 г. по Усть-Кутскому району улучшили свои жилищные условия только 773 бытовика из 9 017 нуждавшихся<sup>459</sup>.

Другим немаловажным фактором текучести кадров являлся размер заработной платы, резко контрастировавший в строительстве и нестроительных отраслях. Из-за разъездного характера работ транспортных строителей, перебоев в поставках материалов и запчастей

---

<sup>456</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 37–40.

<sup>457</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 379. Л. 12.

<sup>458</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 460. Л. 24.

<sup>459</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 494. Л. 105.

планы предприятий быта по прибыли не выполнялись, что обуславливало низкие заработки мастеров<sup>460</sup>. Чтобы получить премиальные выплаты, руководство и рядовые сотрудники службы быта любыми средствами стремились достичь плановых показателей, что поощрялось местной властью. Например, председатель поссовета Звездного так охарактеризовал работу заведующей КПП: «Этот беспокойный человек, душой болеющий за порученное дело, сумел добиться выполнения плана предоставления услуг быта населению за несколько дней до окончания календарного года»<sup>461</sup>.

Недостаток кадров предприятия пытались компенсировать разными путями. Одним из распространенных способов было командирование работников из других предприятий, обычно расположенных в районном или областном центре. Такие приглашенные специалисты посещали объекты службы быта и вели прием по специально разработанному графику. Обычно к их работе у населения было много претензий, поскольку они были неподконтрольны местному начальству и не всегда заботились о качестве оказанных услуг<sup>462</sup>.

Другим способом было совмещение должностей. Например, в доме быта пос. Звездный обязанности фотографа исполнял сторож предприятия, а работу 7 штатных работниц пошивочного цеха выполняли 3 человека<sup>463</sup>. В пос. Улькан долгое время не могли подобрать кандидатуру заведующего домом быта, в результате чего руководство предприятием осуществлялось мастером по пошиву<sup>464</sup>. Предпринимались попытки организовать подготовку местных кадров. Например, в организованном учкомбинате Казачинско-Ленского района производилось обучение швей, часовых мастеров, фотографов, закройщиков, механиков радиоаппаратуры<sup>465</sup>.

Принимаемые меры позволяли лишь на время заполнить ту или иную вакансию, однако не решали проблему текучести и кадрового дефицита в целом. Стройка постоянно нуждалась в рабочей силе и забирала специалистов непроектных отраслей, в том числе из

---

<sup>460</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 79. Л. 102.

<sup>461</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 120. Л. 46.

<sup>462</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 521. Л. 86.

<sup>463</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 52. Л. 62–67.

<sup>464</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 52. Л. 2.

<sup>465</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 460. Л. 24.



службы быта. Трудоустройство в структуры Минтрансстроя позволяло повысить доход, получить доступ к ряду льгот в снабжении, а также рассчитывать на скорое получение жилья и прочие социальные гарантии, которых не было в сфере обслуживания.

### **Особенности бытового обслуживания населения**

Границы сферы сервиса в СССР являлись подвижными и постоянно расширялись за счет включения в данную отрасль новых функций. По подсчетам специалистов, за 1962–1981 гг. количество типов работ, официально закрепленных за предприятиями службы быта Госпланом и Госкомстатом СССР, возросло с 9 до 59<sup>466</sup>. Система бытового обслуживания в населенных пунктах БАМа включала стандартный набор услуг производственного и непроизводственного типа, в том числе ремонт и пошив одежды и обуви, ремонт часов и ювелирных изделий, сложной бытовой техники и телерадиоаппаратуры, химчистку, прокат, фотографию и парикмахерские. За первые 10 лет объем бытовых услуг вырос на 131 млн руб., или в 2,3 раза, число предприятий увеличилось на 1900 единиц, численность работающих в отрасли — на 42 %<sup>467</sup>. Только по Тынде за 1987 г. объем услуг составил 8,9 млн руб.<sup>468</sup>

Однако в целом уровень работы службы быта в регионе был недостаточно высок, о чем свидетельствует объем реализации бытовых услуг в расчете на душу населения. Согласно данным Госплана, данный показатель был примерно на 15–20 % ниже, чем в среднем по РСФСР, и в полтора-два раза ниже, чем в районах с высоким уровнем бытового обслуживания<sup>469</sup>. Обеспеченность услугами предприятий химчистки на БАМе в расчете на одного жителя была ниже на 50–55 %, ремонта автотранспорта — на 55–60 %, ремонта и строительства жилого фонда — на 40–45 %, ремонта бытовой техники и радиовещательной аппаратуры — на 20–25 %<sup>470</sup>. Отставание сферы бытового

---

<sup>466</sup> Орлов И. Б. Советский сервис: существенные характеристики и границы отрасли // Сервис в России и за рубежом. 2011. № 7. С. 41.

<sup>467</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 69–70.

<sup>468</sup> Архив г. Тында. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 469. Л. 29.

<sup>469</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 38–39.

<sup>470</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 70.

обслуживания от потребностей населения было характерной чертой развития районов нового хозяйственного освоения. Как отмечают историки, проходили десятилетия, прежде чем «новые города по уровню предоставленных услуг сравнивались со средними по регионам показателями»<sup>471</sup>. По расчетам ЦЭНИИ, для обеспечения потребностей населения БАМа уровень бытовых и торговых услуг в расчете на одного жителя необходимо было увеличить в 2–2,5 раза<sup>472</sup>.

С 1972 г. к бытовым услугам в СССР стало приравняться производство мелких партий товаров без предварительных заказов предприятиями службы быта. Качество данной продукции было ниже, чем в соответствующих отраслях промышленности, однако в условиях товарного дефицита такие товары имели спрос<sup>473</sup>. В районах БАМа дефицит промтоваров ощущался не так остро, благодаря привилегированному снабжению через систему ОРСов Минтрансстроя СССР. Тем не менее в изготовлении одежды и обуви было занято 40–50 % персонала служб быта<sup>474</sup>. Согласно Н. Чернышовой, в этот период многие советские граждане стали более разборчивыми и взыскательными к ассортименту и качеству товаров, получили доступ к импортной одежде и обуви, старались следить за модными тенденциями и копировать западный стиль<sup>475</sup>. Вокруг пошивочных ателье постоянно скапливались очереди. Председатель Усть-Кутского райисполкома в одном из докладов сетовал: «Обидно смотреть, когда у швейных цехов горбыткомбината стоит толпа чаще всего женщин, а перед ними висит объявление, что закройщик принимает по 10 заказов в день. Заработает человек деньги, а потом ходит, просит, унижается — примите, пожалуйста, заказ, выполняйте свой план по бытовому обслуживанию»<sup>476</sup>.

Социологические исследования, проводимые среди строителей западного и центрального участков магистрали, также свидетельствовали о неудовлетворенности населения бытовым обслуживанием. Среди не удовлетворенных бытовыми услугами в населенных

---

<sup>471</sup> Долголюк А. А. Указ. соч. С. 412.

<sup>472</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 37–40.

<sup>473</sup> Орлов И. Б. Указ. соч. С. 41.

<sup>474</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 61.

<sup>475</sup> Chernyshova N. *Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era*. London: Routledge, 2013. P. 17.

<sup>476</sup> АО УКМО. Ф. 29. Оп. 1. Д. 190. Л. 136–137.

пунктах БАМа фиксировалось в два с половиной раза больше желающих уехать, чем среди тех, кого все устраивало. По степени значимости факторов, определяющих отношение к длительности пребывания строителей на БАМе, бытовое обслуживание находилось на 7-м месте из 18, по данным опроса 1976 г.<sup>477</sup> Среди ряда учреждений обслуживания, в которых ощущается острый недостаток, каждым вторым опрошенным была названа баня, каждым пятым — детские дошкольные учреждения, простейшие спортивные сооружения и т. д. В Тынде потребности в помещениях для бытового обслуживания не удовлетворялись на 24 %, в банях — на 37 %<sup>478</sup>.

Государство осуществляло строгий контроль над службой быта. В Постановлении ЦК КПСС и СМ СССР № 847 местным партийным и советским органам было рекомендовано «усилить контроль за работой предприятий бытового обслуживания и повысить ответственность работников партийного и советского аппарата за организацию этой работы»<sup>479</sup>. Типичные для других регионов страны формы злоупотреблений, такие как завышение расценок относительно прейскуранта, недостачи дефицитных деталей в ремонтных мастерских, хищения<sup>480</sup>, были характерны и для предприятий быта на БАМе. Комиссиями народного контроля выявлялись факты сокрытия прейскурантов стоимости услуг от посетителей, намеренное завышение сложности изготовления изделия и, как следствие, его цены, некомплектность сервиса и т. д. Например, сотрудники телеателье г. Усть-Кут оказывали услуги по продаже антенн, в стоимости которых предусматривалась их установка. Однако мастера отказывались устанавливать и регулировать оборудование или требовали за это отдельную плату. В услуги химчистки входили чистка и глажка одежды, но фактически производилась только чистка<sup>481</sup>.

В ноябре 1981 г. был издан приказ Минтранстроя СССР и Министрства бытового обслуживания населения РСФСР «О мерах по

---

<sup>477</sup> Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ... С. 167–169.

<sup>478</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 37–40.

<sup>479</sup> Симанова О.С. Реализация законодательных норм в развитии городской службы быта Ставрополя-Тольятти в 1960-е гг. // Вектор науки ТГУ. Сер. Юридические науки. 2017. № 1 (28). С. 91.

<sup>480</sup> Гуменок А. А. Развитие сферы обслуживания в СССР в 1953–1985 гг. (по материалам Саратовской области) // Клио. 2008. № 4 (43). С. 74–83.

<sup>481</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169. Л. 25–26.

дальнейшему улучшению бытового обслуживания строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В результате деятельность данной сферы несколько активизировалась. Быстрыми темпами росла сеть специализированных предприятий, которыми выполнялось более половины общего объема бытовых услуг. Практически полностью была осуществлена специализация в таких подотраслях сферы услуг, как ремонт бытовых машин и приборов, ремонт теле- и радиоаппаратуры, химчистки, прачечные, ателье по изготовлению трикотажных изделий. Объем реализации бытовых услуг увеличился в Тынде в 1,5 раза, в Зее — в 1,3 раза<sup>482</sup>.

Больше внимания стало уделяться организации приема заказов, новым формам и методам обслуживания населения. В предприятиях быта внедрялись бригадные методы работы и конвейерные технологии (например, комплексная система управления качеством пошива одежды «Ритм»), которые были призваны сократить сроки исполнения заказов и количество жалоб потребителей, а также повысить объем «сдачи изделий заказчику с первого предъявления»<sup>483</sup>. К середине 1980-х гг. были сокращены официальные сроки выполнения индивидуальных заказов по пошиву верхней одежды до 10 суток, по пошиву легкой одежды и нижнего белья — до 5 суток. Однако на практике они зачастую не выдерживались, и для ускорения заказа клиенты доплачивали 30–40 % его стоимости<sup>484</sup>.

К существовавшим ранее услугам повсеместно стали добавляться новые: индивидуальная вязка трикотажа, ароматизация белья, химчистка мягких игрушек, ремонт новых видов техники, ремонт жилья и автотранспорта, выделка кожи, растяжка обуви, ювелирные и гравюрные работы. В планах развития бытового обслуживания в XII пятилетке предусматривались организация системы самообслуживания через салоны «Сделай сам» и «Умелые руки», оказание услуг по абонементу и в кредит, организация почасового проката и его введение в общежитиях, зонах массового летнего и зимнего отдыха и пр.

---

<sup>482</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 37–40.

<sup>483</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 314. Л. 43.

<sup>484</sup> Журавлев С. В., Гронов Ю. Мода по плану: история моды и моделирования одежды в СССР, 1917–1991. Москва: Изд-во ИРИ РАН, 2013. С. 165.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС и СМ СССР «О дополнительных мерах по расширению прав производственных объединений (предприятий) промышленности в планировании и хозяйственной деятельности...» (1984) расширялась самостоятельность предприятий бытового обслуживания, получившая в документах название «новый экономический эксперимент». Дальнейшая децентрализация отрасли произошла в ходе кампании по развитию кооперативного движения. Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР «О создании кооперативов...» (1987) предусматривало организацию самостоятельных хозрасчетных предприятий, деятельность которых должна была компенсировать низкое качество бытового обслуживания государственными предприятиями<sup>485</sup>. В числе первых в кооперативы «отделились» мастерские по ремонту теле- и радиоаппаратуры и сложной бытовой техники. Позднее к ним присоединились фотосалоны, пошивочные ателье, прочие услуги.

Однако данные изменения не повысили эффективность работы отрасли. В 1988–1991 гг. по большинству оказываемых услуг планы бытового обслуживания населения не выполнялись, постоянно поступали жалобы на культуру обслуживания и качество сервиса. Это было связано с начавшимся в стране социально-экономическим кризисом, тотальным дефицитом, введением талонной системы распределения, а также сокращением инвестиций в строительство БАМа в связи с завершением проекта.

Подводя итоги, следует выделить следующие особенности и характерные черты развития службы быта в районах строительства БАМа. В отличие от других территорий Сибири и Дальнего Востока, сеть предприятий бытового обслуживания формировалась в условиях новоосваиваемых территорий одновременно с возникновением населенных пунктов и под воздействием интенсивных миграционных потоков. Темпы организации службы быта опережали среднероссийские и областные показатели. В короткие сроки не только произошло увеличение количества учреждений, оказывающих населению бытовые услуги, но также существенно расширился ассортимент последних. В сравнении с «добамовским» временем,

---

<sup>485</sup> Перцев В. А. Бытовое обслуживание населения Центрального Черноземья в 1960–1980-е годы // Вестник ВГУ. Сер. История, политология. Социология. 2007. № 2. С. 56.

объем бытовых услуг возрос более чем в 2,5 раза, укреплялась материально-техническая база отрасли, увеличивалось количество квалифицированных кадров.

В то же время в притрассовых районах наблюдался более низкий уровень материально-технической оснащенности системы бытового обслуживания, в сравнении с другими регионами страны. Темпы развертывания отрасли не успевали за быстрорастущей численностью населения региона. Уровень потребления услуг был на 15–20 % ниже средних показателей по РСФСР. Это было связано как с непродолжительным периодом существования службы быта на новых территориях, так и с приоритетным развитием производственного сектора, прежде всего транспортного строительства. В отличие от других отраслей социальной сферы, получавших поддержку отраслевых министерств и ведомств, служба быта находилась полностью на содержании территориальных властей.

Несмотря на высокую плотность населения и переизбыток рабочей силы в районах стройки, сфера обслуживания постоянно испытывала кадровый дефицит, что было связано с низкими заработками, непредоставлением работникам ведомственного жилья, мест в детских дошкольных учреждениях, различных материальных льгот, которыми пользовались строители. Поэтому при первой же возможности трудоустройства в организации, подведомственные Минтрансстрою и МПС, сотрудники предприятий бытового обслуживания оставляли свою работу. Таким образом, стройка вбирала в себя лучшие рабочие кадры, оставляя в службе быта пенсионеров, учащуюся молодежь, малоквалифицированных работников.

Однако даже в таких условиях, благодаря скоординированной работе Минбыта РСФСР, областных и республиканских органов власти и коллективов предприятий бытового обслуживания, в населенных пунктах БАМа удавалось обеспечить широкий спектр оказываемых услуг. В сравнении с другими территориями сибирского и дальневосточного регионов, в городах и поселках БАМа развивались такие редкие для советского сервиса направления, как ремонт и изготовление мебели, строительство и ремонт жилья, автотехобслуживание и др. Расширение ассортимента услуг стало возможным вследствие высокой концентрации в притрассовых районах работников строительных и технических специальностей, привилегированным снабжением рабочих промышленными товарами повышенного

спроса, внедрением практики целевых вкладов на льготное приобретение автомобилей, более высокой платежеспособностью населения.

## 2.5 Жилищно-коммунальное хозяйство

Жилищно-коммунальное хозяйство является одной из важнейших составляющих социальной сферы экономики со своей сложной отраслевой системой хозяйствующих субъектов. ЖКХ состоит из двух взаимосвязанных блоков: отрасль жилищного хозяйства, включающая строительство и реконструкцию жилья и сооружений жилищной инфраструктуры, управление, содержание и ремонт жилищного фонда, и отрасль коммунального хозяйства, обеспечивающая жильё водо- и теплоснабжением, электричеством, связью, канализацией, прочими коммуникациями<sup>486</sup>. Недостаточное развитие ЖКХ и связанные с этим неблагоприятные жилищные условия отрицательно влияют на здоровье людей, препятствуют закреплению новоселов в пределах населенного пункта, приводят к оттоку населения из региона<sup>487</sup>.

В жилищном строительстве населенных пунктов БАМа предусматривалась разработка проектов различных серий домов, дифференцированных в зависимости от этажности и конструкций в соответствии с природно-географическими условиями регионов, размерами и типами поселений и прочими факторами. Для застройки временных поселков планировалось использовать передвижные, сборно-разборные и контейнерные здания, представленные 188 типовыми проектами<sup>488</sup>. Несмотря на имевшийся зарубежный и отечественный опыт разработки и внедрения мобильных жилых модулей,

---

<sup>486</sup> Дерябина Е. В. Отрасль жилищно-коммунального хозяйства как специфическая подсистема общественного воспроизводства в экономике России // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер. Экономика и менеджмент. 2011. № 8. С. 10–11.

<sup>487</sup> Боровикова З. В. Развитие жилищно-коммунальной инфраструктуры Кемеровской области в 1946–1950-е гг. // Вестник Кемеровского государственного университета. 2019. Т. 21, № 2. С. 303.

<sup>488</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 120.

на практике основную долю временного жилого фонда составляли вагон-дома, сборно-щитовые здания, бараки, балки и др.<sup>489</sup>

Возведение постоянного жилого фонда, рассчитанного на железнодорожников, которые должны были сменить строителей после завершения прокладки магистрали, осуществлялось строительными организациями шефских республик, краев и областей. Ленинградским институтом Госгражданстроя СССР (ЛенЗНИИЭПом) были разработаны проекты жилых домов и блок-секций крупнопанельной серии ИС-122, технология и нестандартизированное заводское оборудование для их производства. После ряда усовершенствований данная серия стала одной из самых распространенных в населенных пунктах БАМа, так как учитывала климатические, мерзлотные и сейсмические условия местности.

Объективная потребность в жилье в полтора-два раза превосходила плановые объемы. Например, мехколонна (МК) № 83, передислоцированная в п. Якурим для производства земляных работ на участке Лена — Кунерма, получила от УС «Ангарстрой» 13 жилых домов «очень низкого качества» для размещения коллектива численностью 289 человек<sup>490</sup>. Работники треста «Мостострой-9» вместе со своими семьями численностью 6 168 человек располагались на 32 тыс. кв. м жилья, что составляло 5,1 кв. м на одного проживающего<sup>491</sup>. В пос. Звездный на 593 работника МК № 132 приходилось 2 233,5 кв. м жилья (4 кв. м на человека.), на 524 трудящихся МК № 142 — 3 507 кв. м жилья (6 кв. м на человека.)<sup>492</sup>. По подсчетам историка Г. П. Власова, размеры жилой площади, приходившиеся в среднем на одного человека, в целом по ГлавБАМстрою изменялись незначительно: в 1975 г. — 6,8 кв. м, в 1980 г. — 7,8 кв. м, в 1982 г. — 8 кв. м<sup>493</sup>.

Во второй половине 1980-х гг. внимание к жилищному строительству усилилось. В комплексной программе развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской

---

<sup>489</sup> Байкалов Н. С. «Обживая стройку века»: пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1980-е гг.) // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 4. С. 998–1016.

<sup>490</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 174. Л. 77–79.

<sup>491</sup> АО УКМО. Ф. Р-47. Оп. 1. Д. 87. Л. 62.

<sup>492</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 4. Л. 68.

<sup>493</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 61.



АССР и Читинской области на период до 2000 г. предусматривались более высокие, чем в целом по стране, темпы роста жилищного строительства<sup>494</sup>. Тем не менее в населенных пунктах БАМа решить проблему жилья на протяжении всего периода осуществления транспортного проекта не удалось. Например, по данным дорпрофсожа восточносибирских транспортных строителей, каждый третий работник УС «Ангарстрой» нуждался в жилье<sup>495</sup>. В целом по БАМу обеспеченность жильем составила по всему жилфонду 11,5–12,5 кв. м, по капитальному жилью – 7–8 кв. м при норме по среднеширотным регионам в 18 кв. м. По оценке Г. П. Власова, из более чем 1,5 млн кв. м жилья ГлавБАМстроя лишь пятая часть была построена в капитальном исполнении<sup>496</sup>.

Среди причин отставания в строительстве жилья центральное место занимает недооценка потенциальной численности населения региона строительства со стороны разработчиков проекта, которые первоначально рассчитывали завершить укладку магистрали за девять лет<sup>497</sup>. Из-за сложных климатических и геологических условий, отсутствия необходимой техники и неразвитости транспортной системы сооружение БАМа затянулось на десятилетия, сбойка последнего крупного объекта — Северомуйского тоннеля завершилась только в 2003 г. В результате темпы демографического прироста в районах стройки опередили общесоюзные и российские показатели более чем в три раза. В поиске новых карьерных возможностей, высоких заработков, получения доступа к дефицитным товарам люди стекались в регион с разных концов страны. Кроме того, возведение жилья тормозилось из-за отсутствия местных баз стройиндустрии, перебоев в поставках материалов и комплектующих из других регионов страны, из-за регулярных сокращений финансирования объемов жилищно-гражданского строительства<sup>498</sup>.

Вместе с тем, приоритет производственных интересов над социальными при строительстве БАМа был менее выраженным, чем на других социалистических стройках Сибири и Дальнего Востока.

---

<sup>494</sup> Власов С. А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке... С. 160.

<sup>495</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 430. Л. 60.

<sup>496</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 64.

<sup>497</sup> Аршба Л. Н. Указ. соч. С. 11.

<sup>498</sup> Байкалов Н. С. Советская жилищная политика в районах нового освоения: опыт БАМа // Власть. 2016. № 8. С. 165.

Комплексность застройки населенных пунктов БАМа предполагала необходимость строительства систем инженерного обеспечения. По оценкам экспертов, объем капитальных затрат на эти цели составлял не менее 20 % общего объема вложений в жилищно-гражданское строительство в районах БАМа.

Организации Госстроя СССР и Госгражданстроя РСФСР провели большую работу по созданию нормативной базы и фонда типовых проектов инженерных систем, характерных для большинства районов Сибири и Дальнего Востока. Было установлено, что свыше 40 типовых проектов объектов инженерного оборудования могли применяться в зоне БАМа.

Во многих проектах были применены принципиально новые технологические, объемно-планировочные и конструктивные решения, обеспечившие снижение стоимости строительства. Так, стоимость строительства станции биологической очистки вод с емкостями из сборного железобетона была снижена примерно вдвое. Для строительства в труднодоступных районах были разработаны проекты станций биологической очистки сточных вод с металлическими емкостями, возводимыми методом рулонирования, что позволяло снизить металлоемкость и трудоемкость строительства в 2,5 раза. Сокращения сроков строительства и снижения трудозатрат предполагалось достичь при комплектно-блочном возведении головных сооружений инженерного оборудования. Госгражданстрой СССР разработал номенклатуру головных сооружений инженерного оборудования в комплектно-блочном исполнении, организовал их проектирование<sup>499</sup>.

Первым жилищем строителям служили палатки, которые обычно отапливались печным способом. В отдельных случаях жильцам удавалось установить стационарную кирпичную печь, но чаще всего в палатках использовались печи-буржуйки. Дрова рабочие добывали самостоятельно, так как от рубки просек оставалось много леса. Во многих временных поселках руководители предприятий выделяли специальные бригады, занимавшиеся только заготовкой дров. Чтобы нагреть палатку буржуйкой, дымоход протягивали вдоль всего помещения, но металлические печи обогревали палатку, пока топились, поэтому поддерживать огонь приходилось круглосуточно.

---

<sup>499</sup> БАМ: строительство и хозяйственное освоение... С. 121.

Для этих целей жильцами организовывались дежурства или из числа проживающих назначались истопники.

Несмотря на такие меры, все первостроители, вспоминая о палаточном быте, отмечают холод: «Металлические были кровати, задремлешь, головой подергаешь — раз, волосы прихватило к кровати. Вот шлем шерстяной уже в зиму на ночь надеваешь, чтобы не застудить голову» (муж., 60 лет, Северобайкальск, 2004). Зимой, по воспоминаниям бамовцев, в палатках хранились замороженное мясо, рыба и другие продукты: «Настилы были сделаны, на которых мы спали. А под ними барана положим, там — холодильник, а здесь, наверху, мы спим, он под нами замерзший лежит» (жен., 50 лет, Новый Уоян, 2004).

Другим обязательным к упоминанию эпизодом палаточной жизни являются пожары: «Когда буржуйка эта растапливается, а света нигде нет, ночью со стороны смотришь — красиво, так прямо фонтаном столбы искр вылетают... Вот эти искры, они постоянно сыпались на палатку, и палатка все время горела... Вот на кровати я лежал: так по трубе дыра, наверно, метра полтора, и звезды, и сосны лапами качают» (муж., 60 лет, Северобайкальск, 2004).

Печное отопление использовалось в вагончиках и деревянных домах. С появлением первых дизельных электростанций бамовцы стали использовать самодельные электрообогреватели, которые называли «паровозами» (приваренная к комнатной батарее вертикальная труба, в которую опускался кипятильник) или «козлами» (труба, обмотанная нагревательной спиралью от кухонной плиты или емкость с подсоленной водой и электродами).

Каждое подразделение имело передвижную дизельную электростанцию, обеспечивавшую электроэнергией свой микрорайон. С прокладкой железнодорожных путей электроснабжение временных поселков стало осуществляться с помощью энергопоездов, а после проведения ЛЭП электричество начало поступать в поселки строителей постоянно.

Одновременно с развертыванием временных поселков предприятия транспортных строителей приступили к сооружению временных котельных и теплосетей. В течение 1975 г. в поселках Иркутского участка стройки были завершены работы по теплофикации основной части жилого фонда, в том числе все здания сборно-разборных серий. К теплосетям не присоединялись некоторые брусчатые и

рубленные дома с печным отоплением, микрорайоны самовольной застройки.

Как правило, каждая организация подключала подведомственные ей социальные объекты и жилые дома к нескольким маломощным котельным. В результате в одном населенном пункте могло размещаться более десятка котельных. Поселения загрязнялись развалами угля, выбросами шлака и сажи. Содержание вредных веществ в воздухе превышало допустимые показатели, нарушая санитарные нормы.

В первом микрорайоне Тынды была построена временная котельная, мощность которой не позволяла обеспечить теплом вновь вводимые объекты. Тогда Главмосстрой построил вторую временную котельную для обеспечения теплом школы, детского сада и девятиэтажных жилых домов. Однако вскоре СМП-544 Тындатрансстрой завершил очередную серию жилых многоэтажек, теплоснабжение которых не было учтено при проектировании и строительстве первых двух котельных. Таким образом, потребовалось обустроить третью временную котельную внутри одного микрорайона<sup>500</sup>. Всего в Тынде таким путем было построено 52 котельных и 81,3 км теплосетей<sup>501</sup>.

Похожая ситуация сложилась в Северобайкальске, где насчитывалось 30 временных котельных разных ведомств, обслуживающих различные микрорайоны и объекты<sup>502</sup>. На 6 рабочих поселков читинского участка БАМа приходилось 34 котельные и 60 км теплосетей<sup>503</sup>.

Снабжение углем также носило децентрализованный характер. Из-за плохого состояния дорог, недостатка рабочей силы и автотранспорта, отсутствия договоров с поставщиками многие организации не могли своевременно обеспечить свои поселки топливом и были вынуждены отапливать их «с колес». Сложная ситуация возникла в 1978 г. в пос. Гранитный, где к началу отопительного сезона не был обеспечен запас угля и дров.

---

<sup>500</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 36. Л. 17–18.

<sup>501</sup> Там же. Д. 153. Л. 40–41.

<sup>502</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4246. Л. 213–215.

<sup>503</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 596. Л. 163–178.

Во многих поселках временные теплосети прокладывали надземным способом. По мнению строителей, такая технология позволяла затрачивать меньше времени на монтаж и оперативно производить ремонтные работы в случае повреждения. Кроме того, размещенные в деревянных коробах трубы теплотрассы всегда можно было обеспечить дополнительной теплоизоляцией.

Большинство временных котельных регулярно требовали ремонта и наращивания мощностей в связи с постоянно растущим жилфондом. Нередко они не обогревали поселки, давая на выходе всего около 60–70°C. В таких случаях жильцы размещали в своих благоустроенных или полублагоустроенных квартирах печи и отапливались дровами. В архивных документах и воспоминаниях строителей встречаются многочисленные свидетельства о выходе временных котельных из строя из-за морозов, некачественного монтажа, износа или повреждений теплосетей.

Содержание временных котельных дорого обходилось предприятиям, поскольку временный жилфонд находился на балансе транспортников строителей, не учитывался в бюджетах районов и, соответственно, не получал финансирования. ГлавБАМстрой также не выделял средств, требуя сократить количество работников. В конечном счете ремонт проводился самими строительными организациями в случаях «острой необходимости» при наличии свободных средств<sup>504</sup>.

Ликвидация малых котельных и создание единых систем тепло- и водоснабжения осуществлялись крайне медленно. На начало 1982 г. 69,4 % общественного жилого фонда Усть-Кутского района было переведено на центральное теплоснабжение<sup>505</sup>, в 1984 г. — 72,3 %<sup>506</sup>. На читинском участке БАМа выполнение планов по строительству объектов коммунального хозяйства к сентябрю 1982 г. составило 60,5 %<sup>507</sup>.

При вводе центральных котельных старые ведомственные котельные также продолжали работать. Например, в первой половине

---

<sup>504</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 596. Л. 95–96.

<sup>505</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 314. Л. 44.

<sup>506</sup> Там же. Д.403. Л. 38.

<sup>507</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 463. Л. 110.

1980-х гг. центральная котельная станции Звездная обеспечивала горячим водоснабжением и отоплением постоянный поселок, детсад, ФАП, вокзал. Жилой фонд СМП-266, состоящий из 106 жилых домов площадью 13 155 кв. м, только наполовину обеспечивался теплом, производимым тремя котельными. В микрорайоне МО-44 только 420 из 9 442 кв. м жилой площади снабжались центральным тепло- и водоснабжением от собственной котельной<sup>508</sup>.

Форсировать процесс создания единых систем теплоснабжения могли только чрезвычайные ситуации. Типичным примером подобного подхода является случай в Северобайкальске, в котором в конце 1979 г. произошла серьезная авария. Житель города вспоминает: «И вот под Новый год пошел снег у нас здесь... На Даване лавина сошла и сбила опору ЛЭП... Свету нету, как раз на Новый год. А мороз где-то 40–44 градуса... Короче говоря, два дня простояли вообще без света и все разморозили... Роддом был разморожен, школы были разморожены, трест был разморожен, клуб был разморожен, ДК, там, часть домов тоже была размороженная» (муж., 70 лет, Северобайкальск, 2018).

Городские власти не имели возможностей справиться с аварией и оперативно восстановить теплоснабжение. Служба ЖКО города размещалась в одном вагончике и представляла собой коллектив из трех слесарей, в основном устранявших небольшие сантехнические неисправности в домах. Инициативу по устранению аварии взяло на себя градообразующее предприятие «Нижнеангарсктрансстрой». Интересен выбор исполнителей, которые должны были устранять аварию. Руководство, партком и профсоюз треста обратились за помощью к бульдозеристу А. И. Чаплыгину, у которого был диплом переподготовки по специальности инженер-теплотехник: «В общем, они меня два дня уговаривали, на третий день уговорили принять всю эту систему и сделать жилищно-коммунальное хозяйство по полной мере как положено. Ты — партийный, давай выполняй!» (муж., 70 лет, Северобайкальск, 2018). Был организован оперативный штаб, собрана бригада рабочих. «Первым делом начали делать печи в дома, в роддом, в школы. Окна выставляли, буржуйки обыкновенные, чтобы хоть как-то отогреть и этим теплом спасти часть

---

<sup>508</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 89. Л. 123; Д. 104. Л. 140–141.

всей системы отопления. Потом взяли в ЛенБАМе воздухоудувку, которая греет самолеты...» (муж., 70 лет, Северобайкальск, 2018). С наступлением лета началась полная реконструкция теплосетей и создание единой системы. Примечательно, что для такого крупного и значимого для БАМа населенного пункта, как Северобайкальск, не существовало актуального проекта единой теплоэнергосистемы, так как разработанные проектировщиками документы не учитывали фактической численности жителей и стихийно сформировавшейся структуры расселения. В итоге все расчеты производились в процессе самой реконструкции по личным инициативам и договоренностям ответственных лиц. Как вспоминает А. И. Чаплыгин, «сам город Северобайкальск рассчитан примерно на 30 тысяч жителей. С этого соображения мы и начали считать. У меня был друг в Братске, в индустриальном институте, дед Сыропоршневу, рыбак такой заядлый. С ним мы рассчитали всю систему, просчитали все трубы с запасом... И вот эти теплотрассы начали гнать, надо было успеть к учебному году. Я практически не спал в то время. Но систему организовали, запустились как раз вовремя...» (муж., 70 лет, Северобайкальск, 2018).

Подобные ситуации были характерны не только для районов пионерного освоения, но и для старых промышленных регионов. Как отмечают исследователи, фактическая расплывчатость плановых заданий порождала импровизации в действиях местных руководителей, а в решении многих хозяйственных задач в СССР практиковалось привлечение к работам так называемых «представителей трудовых коллективов»<sup>509</sup>.

Водоснабжение новых населенных пунктов осуществлялось из находившихся поблизости открытых водоемов. По мере обустройства строителей в каждом поселке стали сооружаться артезианские скважины, от которых автоцистерны доставляли воду в жилые микрорайоны. Вместе со строительством теплотрасс осуществлялась прокладка водопровода. В некоторых небольших поселках удалось охватить холодным водоснабжением почти все жилые дома. Например, в Кунерме к 1978 г. без водопровода осталось менее десятка домов, которые продолжали обслуживаться водовозкой<sup>510</sup>. В более

---

<sup>509</sup> Ильин А. Ю. Городское хозяйство Тамбова в 70–80-е годы XX века: рассказы-воспоминания руководителей. Тамбов: Изд-во Чеснокова А. В., 2013. С. 13, 16.

<sup>510</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-43. Оп. 1. Д. 1. Л. 20–22.

крупных поселениях водопроводом было обеспечено от 30 до 60 % жилого фонда. В 1982 г. поселки иркутского участка стройки были охвачены холодным водоснабжением на 55 %<sup>511</sup>, в 1984 г. — на 64 %<sup>512</sup>. В это же время поселки бурятского и читинского участков магистрали были подключены к системе водопровода на 30–40 %<sup>513</sup>. Водоснабжение Тынды осуществлялось из 10 скважин общей мощностью 6 100 куб. м воды в сутки. Протяженность водопроводных сетей составляла 40,2 км, канализации — 22,7 км<sup>514</sup>.

Горячее водоснабжение временного жилого фонда Минтрансстрой не предусматривалось. По рассказам строителей, жильцы устраивали его самостоятельно, нелегально проводя трубы от теплосетей или сливая горячую воду из радиаторов.

Несмотря на особую технологию размещения водопроводных путей и их усиленную теплоизоляцию, водоснабжение поселков часто оказывалось не готовым к работе в зимних условиях. В архивных документах пос. Магистральный на протяжении ряда лет встречаются сведения о прорывах труб и затоплении водой подвалов зданий постоянного поселка железнодорожников, включая жилые дома, школу, больницу и др. Жильцы жаловались на «тучи комаров в подъездах и подвалах». Однако ни ЖКО поселка, ни отделение железной дороги не имели необходимого оборудования для откачки воды и обращались за помощью к предприятиям строителей<sup>515</sup>.

С ростом объемов благоустроенного жилья во многих поселениях обострились вопросы обеспечения горожан водой. Например, в 1988 г. в Тынде после пуска водозабора «новый шахтоум» дефицит воды составлял 4,2 тыс. куб. м в сутки, а перегруженность очистных сооружений равнялась 3,9 тыс. куб. м в сутки. Для ликвидации аварийных ситуаций служба водоснабжения была вынуждена искусственно сдерживать водоотведение в городе, ограничивая подачу воды в жилые дома<sup>516</sup>.

---

<sup>511</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 314. Л. 44.

<sup>512</sup> Там же. Д. 403. Л. 38.

<sup>513</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 598. Л. 16–17.

<sup>514</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 153. Л. 40–41.

<sup>515</sup> АО КЛМР. Ф. Р-38. Оп. 1. Д. 84. Л. 67.

<sup>516</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 512. Л. 43.



Слабым местом в коммунальном хозяйстве населенных пунктов БАМа была утилизация жидких отходов. Канализацией во временных поселках были оборудованы только помещения некоторых социальных учреждений и общежитий. Жилой фонд Минтрансстроя в большинстве поселков не имел благоустроенных санузлов в домах и обеспечивался многоместными туалетами уличного типа. Уровень благоустройства туалетов зависел от ведомственной принадлежности. В поселках тоннельщиков уличные туалеты имели паровое отопление и электричество. В поселках строительно-монтажных поездов и мехколонн часто строились холодные туалеты.

Ассенизация не обеспеченных канализацией поселков включала сбор, вывоз, обеззараживание и утилизацию нечистот и осуществлялась специальными ассенизаторскими обозами. В 1977 г. обслуживание притрассовых поселков обеспечивали 174 ассенизационные автомашины и 34 мусоровоза. В 1978 г. было дополнительно выделено еще 64 единицы<sup>517</sup>.

В 1987 г. в распоряжении ЖКО Казачинско-Ленского ЛПХ, обслуживавшего в пос. Магистральный 15 тыс. кв. м жилья, было «две неисправные ассенизационные машины, одна водовозка и тракторная тележка, которая с наступлением сенокосного периода отправлялась в совхоз». По замечанию руководителей райисполкома, такая оснащенность была не самой «отсталой», в сравнении с ЖКО других предприятий<sup>518</sup>.

Защита населения от опасных загрязнений была связана с созданием очистных сооружений. По данным Н. А. Араловец, в городах РСФСР отвечающие санитарным требованиям сливные станции для приема и обработки нечистот составляли 58,7 %, места для обезвреживания отбросов — 32,9 %. В рабочих поселках число мест для обезвреживания отбросов, отвечающих санитарным требованиям, было заметно меньше и равнялось 28,5 %<sup>519</sup>.

Канализационного оборудования в районы стройки выделялось недостаточно. В 1975 г. Минжилкомхозом РСФСР было направлено в ГлавБАМстрой 10 канализационных установок КУ-200 для

---

<sup>517</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431. Л. 53.

<sup>518</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 514. Л. 125.

<sup>519</sup> Араловец Н. А. Санитарно-эпидемиологический фактор заболеваемости населения России в 1960-е годы // История: факты и символы. 2019. № 3 (20). С. 7–14.

очистки сточных вод, из которых 7 потребовалось установить в Новом Уояне и Северобайкальске<sup>520</sup>. Мощностей временных очистных сооружений для обслуживания постоянно растущего населения поселков постоянно не хватало. Кроме того, оборудование на станциях очистки часто выходило из строя. В пос. Звездный весь процесс очищения сводился к хлорированию нечистот и их сливу в реку Таюру<sup>521</sup>. В Улькане и Магистральном все нечистоты из-за неисправного состояния очистных сооружений сбрасывались в реки Юхтинку и Киренгу<sup>522</sup>. Широкий резонанс вызвала проблема строительства очистных сооружений в Северобайкальске, сточные воды которого наносили серьезный ущерб экосистеме оз. Байкал. В 1980-е гг. там была запущена система биологической очистки, успешно функционировавшая до начала 2000-х гг. Даже в конце рассматриваемого периода в главном городе БАМа Тынде отсутствовала канализация в микрорайонах временного жилья, что приводило к загрязнению грунтовых вод. После реконструкции очистных сооружений в 1989 г. мощность сетей увеличилась до 18 тыс. куб. м, однако полностью решить проблему не удалось<sup>523</sup>.

Твердые бытовые отходы собирались в новых поселениях в мусоросборники летнего и зимнего типов, которые в большинстве поселков не отвечали санитарным требованиям. Руководители предприятий постоянно получали замечания со стороны местных властей относительно «захламления» жилых микрорайонов. Чтобы снизить загрязнение своих поселков, некоторые строительные организации отказались от мусоросборников и ежедневно собирали отходы мусоровозами<sup>524</sup>. Однако успеха такое нововведение, как правило, не имело. Архивные документы свидетельствуют, что подобные меры приводили к еще «большему захламлению» придомовых территорий, так как находящиеся на работе жильцы не успевали своевременно выносить мусор<sup>525</sup>.

Другой распространенной практикой «утилизации отходов» было сооружение в жилых микрорайонах мусорных ям, которые по

---

<sup>520</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1646. Л. 101.

<sup>521</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 104. Л. 140–141.

<sup>522</sup> АО КЛИР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 434. Л. 151.

<sup>523</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 512. Л. 43.

<sup>524</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 598. Л. 16–17.

<sup>525</sup> Там же. Д. 600. Л. 25.

мере заполнения просто засыпались грунтом. Например, в микрорайоне МК-145 пос. Улькан строители «выкопали яму посреди дворов и два года сваливали в нее мусор»<sup>526</sup>.

Оплата за коммунальные услуги зависела от места проживания. В балках и засыпнушках жильцы оплачивали только подвоз воды. Остальные коммунальные услуги были для жильцов «само строя» бесплатными. Жительница Северомуйска, проживавшая в балке, вспоминает: «Дрова сами собирали, кто где, за них не платили. За электроэнергию тоже не платили, поэтому многие обогревались паровозом — сваренными трубами, в которые вставлялся кипятильник. Мусорные баки стояли возле домов, за них тоже не платили, но мусор вывозился регулярно, было чисто» (жен., 60 лет, Северомуйск, 2018). В сборно-щитовых и брусчатых домах, находящихся на балансе Минтрансстроя, с жильцов взималась плата за отопление, водоснабжение и электричество. На протяжении долгого времени электросчетчиков в поселках строителей не было. Оплата за электроэнергию рассчитывалась по средним показателям. Судя по воспоминаниям, жители стали устанавливать счетчики с конца 1980-х — начала 1990-х гг. Проживающие в ведомственных общежитиях рабочие никаких расходов не несли. Жилой фонд стационарных поселков, переданный строителями на баланс железнодорожникам, леспромпхозам, прочим ведомствам, так же как государственное и муниципальное жилье, оплачивался жильцами в соответствии с нормами жилищного кодекса РСФСР.

Оплата осуществлялась через жилищно-коммунальные отделы строительных организаций, на балансе которых находилось жилье. Часто она напрямую удерживалась бухгалтерами из заработной платы рабочих. С формированием территориальных служб ЖКХ оплата производилась в этих организациях. Затраты жильцов на коммунальные услуги были настолько незначительными на фоне высоких заработков бамовцев, что в своих рассказах многие не помнят о внесении каких-либо платежей и утверждают, что на БАМе все расходы по содержанию ведомственного жилья несли строительные предприятия.

---

<sup>526</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 73. Л. 41–42.

В вахтовых поселках и на строительных участках часто не предусматривалось возведение бань и прачечных. Прачечное обслуживание рабочих осуществлялось силами комбинатов коммунальных услуг соседних районов или старых населенных пунктов. В результате сроки замены постельного белья, одежды, прочих принадлежностей часто нарушались. Рабочие самостоятельно осуществляли стирку в открытых водоемах или непосредственно у водяных колонок. Сушка производилась на воздухе, а глажка — ручную. В отдельных случаях медицинские сводки фиксировали случаи коллективного заражения педикулезом<sup>527</sup>.

Местные бани и прачечные организовывались и содержались строительными организациями. Так, в течение 1975–1978 гг. на бурятском участке трассы трестами «Нижнеангарсктрансстрой» и «БАМтоннельстрой» было построено 14 бань-временок на 83 места<sup>528</sup>. Как правило, бани размещались в приспособленных постройках, не отвечавших санитарным нормам. Например, из 8 бань на читинском участке БАМа только три соответствовали требованиям. В остальных не соблюдался температурный режим, помещения были поражены грибом, имели сгнившие полы, засоренные септики и пр.<sup>529</sup> Мест в общественных банях постоянно не хватало, даже работа в две-три смены не решала проблемы очередей. Так, в 1980 г. в Магистральном на 9 тыс. населения приходилась 1 баня на 20 помывочных мест, в Улькане на 6 тыс. человек имелось 2 бани на 30 мест<sup>530</sup>. В 1979 г. 40-тысячное население Тынды обслуживала одна баня комбината коммунальных предприятий на 60 мест и одна прачечная мощностью 550 кг белья в смену<sup>531</sup>.

В результате местные жители были вынуждены самостоятельно строить бани во дворах или на придомовых территориях, часто нарушая архитектурные, противопожарные и санитарные требования. Как свидетельствуют архивные документы, бани являлись одним из самых распространенных видов «самостроя» в поселках строителей.

Сооружение объектов коммунального хозяйства в капитальном исполнении отставало от темпов возведения постоянных поселков.

---

<sup>527</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-28. Оп. 1. Д. 259. Л. 10–11.

<sup>528</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1646. Л. 101.

<sup>529</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 596. Л. 163–178.

<sup>530</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 434. Л. 147.

<sup>531</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 153. Л. 42–43.

Субподрядные организации вынуждены были подключать построенные здания к временным коммуникациям, что приводило к удорожанию строительно-монтажных работ и росту дополнительных затрат на сооружение и обслуживание временных инженерных сетей. Так, в 1978 г. по строительству объектов тепло-, водо-, энергоснабжения и очистных сооружений в постоянных поселках Звездный и Ния, а также в микрорайоне станции Лена г. Усть-Кут план был выполнен на 43 %, из 5 943,3 освоено 2610 тыс. руб. Субподрядчики «АрмБамстрой» и «ГрузБамстрой» к сооружению коммунальных сетей не приступали<sup>532</sup>. В 1979 г. комиссия Госстроя РСФСР отмечала, что отставание в выполнении работ по инженерным сооружениям при возведении Северобайкальска допущено в результате «неправильного планирования и финансирования» Дирекцией строительства БАМ и отсутствия квалифицированных специалистов у ГлавБамстроя<sup>533</sup>. Наиболее сложная ситуация сложилась в г. Тында с населением в 48,5 тыс. человек, где насчитывалось 165,6 тыс. кв. м городского жилфонда, из которого только 39 % было обеспечено водопроводом, 37,8 % — канализацией, 75,8 % — центральным отоплением, 39,8 % — газом, 16,3 % — электроплитами. В городе размещались центральная котельная МПС на 47 Гкал/час, котельная хлебозавода на 10 Гкал/час и около 50 мелких котельных<sup>534</sup>.

Наблюдаемые диспропорции в жилищном строительстве и коммунальном обеспечении жилфонда были вызваны разными причинами. В архивных документах сохранились свидетельства о приоритетной подготовке проектной документации по жилым зданиям и запаздывании — по объектам ЖКХ. Другой причиной строители называли нарушения правил финансирования группой заказчика. Например, на строительство котельной в Кичере было выделено 30 тыс. руб. вместо 1,3 млн по смете, на 24 жилых дома в Новом Уояне выделено 290 тыс. при смете в 2 млн<sup>535</sup>. Кроме того, многие отмечали, что генпланы поселков были нарушены районами самовольного строительства, часто занимавшими территории, выделен-

---

<sup>532</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 235. Л. 154–155.

<sup>533</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2941. Л. 78.

<sup>534</sup> Там же. Д. 3825. Л. 130–132.

<sup>535</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 552. Л. 32.

ные для коммунальных объектов. Так, в Магистральном жители индивидуального поселка, построенного без разрешения местных Советов в зоне строительства инженерных сетей, отказались покидать свои дома за неимением другого жилья<sup>536</sup>. По замечанию архитектора Северо-Байкальского района Б. Б. Бадмацыренова, ни в одном из генпланов поселков не были предусмотрены зоны индивидуальной застройки, что привело к росту «нахаловок»<sup>537</sup>. «Люди живут и девать их некуда», — объясняло невозможность приступить к строительству постоянного поселка в Новой Чаре руководство СМУ «КазахБАМстрой»<sup>538</sup>.

Действовавшая в населенных пунктах БАМа структура управления жилфондом отличалась громоздкостью и низкой эффективностью. В старых населенных пунктах коммунальные службы были представлены территориальными производственными управлениями коммунального хозяйства (комхозами), ремонтно-строительными участками (РСУ) и энергоучастками. Во временных и строящихся постоянных поселках данные функции возлагались на жилищно-коммунальные отделы строительно-монтажных поездов трестов ГлавБАМстроя. В г. Усть-Кут было организовано городское управление коммунального хозяйства и комбинат коммунальных предприятий. Почти весь капитальный жилой фонд находился на балансе ведомственных организаций: Осетровского речного порта, Северобайкальского отделения дороги, производственного объединения «Леналес». В 1984 г. центральная котельная станции Лена-Восточная была передана на обслуживание тресту «Мостострой-9», а теплосети — НГЧ-8 и СМП-288<sup>539</sup>.

В Тынде основную нагрузку выполнял ЖКО генподрядного треста «Тындатрансстрой». В 1979 г. ЖКО в количестве 600 человек обслуживал 361 тыс. кв. м временных зданий и сооружений, 20 временных котельных, 42 км теплотрассы, 23 трансформаторные подстанции, 68 км низковольтных сетей, 2 водозабора, 18 дизельных электростанций, комплекс ГПТУ, 118 туалетов и мусоросборников<sup>540</sup>. Обслуживание остальных объектов производил городской

---

<sup>536</sup> АО КЛИР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 514. Л. 130.

<sup>537</sup> УКАД СБМО. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 552. Л. 34.

<sup>538</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 596. Л. 24.

<sup>539</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 405. Л. 16–18.

<sup>540</sup> Архив г. Тынды. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 153. Л. 23–24.

комбинат коммунальных предприятий и благоустройства, а также ЖКО прочих строительных трестов.

Техническую эксплуатацию жилищного фонда и объектов коммунального назначения в городах и стационарных поселках железнодорожников осуществляли дистанции гражданских сооружений трех отделений БАМЖД. На иркутском участке дороги была создана дистанция гражданских сооружений Северобайкальского отделения БАМЖД в составе 117 человек. На бурятском участке стройки все объекты ЖКХ, кроме пяти крупнопанельных домов Северобайкальска, в начале 1980-х гг. являлись временными и находились на балансе строительных организаций. Для сравнения — численность отдела ЖКХ «БАМтоннельстроя» составляла 311 человек, а Северобайкальского отделения железной дороги по бурятскому участку — 127. На читинском участке временные объекты обслуживались подразделениями УС «БАМстройпуть», а постоянные относились к службе гражданских сооружений Амурской железной дороги. Основная часть жилфонда Тынды находилась на балансе Тындинской дистанции гражданских сооружений БАМЖД. В ведении местных Советов насчитывалось 13,4 тыс. кв. м жилья<sup>541</sup>.

Как отмечают историки, ведомственная разобщенность снижала эффективность управления и «возможности проведения единой технической и экономической политики в сфере жилищно-коммунального хозяйства»<sup>542</sup>. Большое количество мелких нерентабельных жилищно-эксплуатационных контор и домоуправлений были не в состоянии обеспечить качественное обслуживание. Выделяемые на ремонт средства использовались неэффективно, а качество проведенного ремонта повсеместно оставалось низким.

Создание единых ремонтно-строительных и жилищно-эксплуатационных служб, предусмотренное постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР № 740 от 4 сентября 1978 г. «О мерах по дальнейшему улучшению эксплуатации и ремонта жилищного фонда», тормозилось ведомственной разобщенностью и отсутствием материально-технической базы эксплуатации и ремонта ЖКХ. Так, в 1986 г.

---

<sup>541</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 130–132.

<sup>542</sup> Власенко И. А. Функционирование жилищно-коммунального хозяйства городов Среднего Поволжья в 1960–1980-е гг. // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2011. № 8. С. 147.

Усть-Кутским горисполкомом была предпринята попытка организации городской производственной технической базы обслуживания жилфонда, подразделений аварийно-технических служб по ликвидации аварийных ситуаций на коммунальных сетях, а также участка по техническому обслуживанию бытовых электроплит. Однако созданные аварийно-диспетчерские службы в жилых районах при ведомствах занимались только своим жильем. Речной порт, ЛенаБАМстрой и НГЧ-8 содержали на своем балансе 50 % жилфонда. Из-за отсутствия производственного помещения участок по ремонту и техобслуживанию бытовых электроплит организовать не удалось<sup>543</sup>.

Строительные организации требовали передачи ведомственного жилого фонда исполкомам Советов народных депутатов. Такую позицию они мотивировали отсутствием своих работников среди жильцов подлежащих передаче домов, а также ссылались на Постановление Совмина СССР от 26 августа 1967 г. № 807. Например, в 1984 г. в микрорайоне станции Лена и пос. Якурим в 10 домах, находившихся на балансе СМП-288 «ЛенаБАМстрой», проживали 201 человек, не работавшие в тресте. СМП прекратил обслуживание этих домов. После вмешательства сельсовета 5 домов было передано НГЧ-8 Северобайкальского отделения дороги, остальные остались бесхозными<sup>544</sup>.

Опыт строительства многих сибирских городов доказал целесообразность передачи ответственности за временную эксплуатацию всех капитальных сооружений и объектов коммунального хозяйства на министерства и ведомства, выполняющие функции единого заказчика<sup>545</sup>. В сложных условиях строительства новых населенных пунктов местные Советы народных депутатов не могли принять в эксплуатацию объекты городского хозяйства, как правило, не завершенные в предусмотренном проектом объеме. Заказчики, располагавшие капитальными вложениями, материально-техническими и трудовыми ресурсами, должны были осуществлять эксплуатацию городского хозяйства до передачи его районным Советам.

Местные власти отказывались принимать инвентарное жилье Минтрансстроя. В соответствии с рекомендациями Госплана, ЦСУ и

---

<sup>543</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 458. Л. 47.

<sup>544</sup> Там же. Д. 405. Л. 17.

<sup>545</sup> БАМ: строительство, хозяйственное освоение... С. 122.



Минфина СССР по передаче ведомственного жилья исполкомы настаивали, чтобы все сборно-щитовые дома, простоявшие без ремонта 9–10 лет, были снесены самими строительными предприятиями до их передислокации, а земельные участки — рекультивированы. Однако объемы сносимого ветхого и аварийного жилья были небольшими. Так, за 1986 г. в Усть-Куте было снесено всего 2 барака и 9 строений малоценного ветхого жилья, из которых переселено 52 семьи. При этом в городе сохранялось более 1,8 тыс. кв. м жилья, официально признанного жилищной комиссией ветхим, в котором проживало 133 семьи<sup>546</sup>.

Таким образом, жилищно-коммунальное хозяйство в населенных пунктах БАМа развивалось стихийно, на базе временных объектов инфраструктуры и инженерных сетей, принадлежащих различным ведомствам. Коммунальные службы не обладали необходимым уровнем материально-технического оснащения и кадрового обеспечения. Несмотря на наличие большого количества разработок, на практике многие проекты так и не были доведены до реализации.

Жилой фонд постоянных поселков возводился без необходимого инженерного обеспечения и подключался к временным коммунальным сетям. Создание единых служб коммунального обслуживания протекало крайне медленными темпами и сталкивалось с необходимостью передачи инвентарного жилья Минтрансстроя на местный бюджет, ликвидации ветхого и аварийного жилищного фонда и сопряженными с этими проблемами переселения проживающих в нем граждан.

## 2.6 Социально-культурная сфера

Строительство БАМа привело к ускоренному развитию социально-культурных учреждений в притрассовых районах, развитию сети больниц и поликлиник, детских садов, общеобразовательных школ, внешкольных заведений, клубов, библиотек и др. Форсированные темпы создания социальных объектов были продиктованы потребностями быстрорастущего населения районов стройки, а также необходимостью удержания мигрантов в районе нового освоения после окончания сооружения магистрали.

---

<sup>546</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 458. Л. 56.

## Здравоохранение и медицинское обслуживание населения

Становление системы здравоохранения в зоне БАМа происходило одновременно с заселением и освоением притрассовых территорий. В соответствии с постановлением «О строительстве БАМ» (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 оборудование<sup>547</sup>.

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 перекосяк, характерный для всех сибирских строек, в сторону сооружения производственных объектов<sup>548</sup>. 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

---

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

<sup>548</sup>Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 70–71.

ЦРБ оказалось выстроено с грубыми нарушениями и уже через несколько лет пришло в негодность. Строительство нового здания Казачинско-Ленской ЦРБ в пос. Магистральный мощностью 250 коек осуществлялось Казачинско-Ленским леспромхозом в течение 15 лет<sup>549</sup>.

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 превращались 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 ФАП<sup>550</sup>. 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 зубопротезных лабораторий, 3 молочные кухни, 5 отделений по переливанию крови<sup>551</sup>. Быстрому росту ведомственной сети здравоохранения способствовало возведение зданий во временном исполнении с использованием сборно-щитовых конструкций на срок эксплуатации не более 25 лет.

---

<sup>549</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 532. Л. 8.

<sup>550</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1114. Л. 65–74.

<sup>551</sup> Там же. Д. 3825. Л. 88–109.

Дальнейшее укрепление материальной базы медучреждений ВСС БАМ происходило за счет ввода объектов в постоянном исполнении в стационарных поселках железнодорожников. По данным Ю. В. Аргудяевой, к 1984 г. в капитальном варианте было введено 3 больницы на 565 коек, 4 поликлиники на 1 200 посещений в смену, три аптеки, 15 ФАПов<sup>552</sup>. Самой крупной являлась отделенческая больница на станции Тында. В 1978 г. было построено капитальное здание поликлиники, рассчитанное на 750 посещений в смену, а в 1980 г. открылись семиэтажный корпус стационара на 450 коек, детская поликлиника, детское соматическое, инфекционное и патолого-анатомическое отделения. Коллектив больницы насчитывал более тысячи человек<sup>553</sup>.

В 1986 г. в Северобайкальске был открыт типовой комплекс отделенческой больницы, включавший стационар на 150 коек и поликлинику на 200 посещений в смену. Фактически в новой больнице было развернуто 270 коек, а поликлиника принимала до 1 000 пациентов в сутки. Были открыты кардиологическое, травматологическое, детское, урологическое и реанимационное отделения. Коечный фонд возрос в рассматриваемый период и в остальных больницах ВСС БАМ, составив по Новоуоянской больнице 150 коек, по Северомуйской — 200, по Таксимо — 125<sup>554</sup>.

В соответствии с постановлением «О мерах по дальнейшему строительству БАМ» (1985) были пересмотрены технические проекты строительства отдельных участков БАМа с учетом объемов строительно-монтажных работ непроизводственного назначения. По объектам социальной сферы сметная стоимость была увеличена на 86 млн руб., что составило 106,7 % от первоначальной. Увеличение коснулось в числе прочего ведомственной сети здравоохранения. Трудности в выполнении требований постановления были связаны, главным образом, с сокращением финансирования стройки. В результате ко времени пуска БАМ в постоянную эксплуатацию в 1989 г. план по строительству больниц удалось выполнить только на 83,3 %, поликлиник и амбулаторий – на 86,4 %<sup>555</sup>. Завершение оставшихся

---

<sup>552</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 84.

<sup>553</sup> Назарчук С. Юбилей БАМовской медицины // Гудок. 2013. № 13. URL: <https://gudok.ru/zdr/171/?ID=906269&archive=30503> (дата обращения: 21.05.2020).

<sup>554</sup> Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры... С. 185–186.

<sup>555</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7000. Л. 10.

объектов было намечено на 1990–1991 гг., но системный кризис и распад советского государства не позволили реализовать эти планы.

Во второй половине 1980-х гг. в связи с завершением основного объема строительных работ и передислокацией транспортных строителей на другие объекты изменились функции ведомственной медицины. Сократился объем оказания первичной медико-санитарной помощи, а также социально значимых специализированных видов, таких как родовспоможение, противотуберкулезная и онкологическая помощь. С открытием сначала рабочего, а затем постоянного движения поездов возросло значение медицинского обеспечения безопасности движения поездов. Ведомственная медицина стала приобретать «характер медсанчасти»<sup>556</sup>.

Обеспеченность медучреждений БАМа больничными койками была в два-три раза ниже республиканских и общесоюзных показателей. Исследователи дальневосточного здравоохранения отмечают, что часто за оптимистичными сведениями роста коечного фонда стояли «мало чем подкрепленные цифры»: прирост коек достигался за счет приспособления под больничные учреждения существующих зданий, уплотнения коек и уменьшения площади на койку в существующих больницах<sup>557</sup>. Несмотря на количество вводимых медучреждений, потребности растущего населения в медицинских услугах превосходили имеющиеся в притрассовых районах возможности на протяжении всего рассматриваемого периода. В середине 1980-х гг. коечная сеть Усть-Кутского района насчитывала 685 коек при потребности в 1 129, что составило 87,8 койки на 10 тыс. человек<sup>558</sup>. Обеспеченность койками по Казачинско-Ленскому району равнялась 56,2, по Северо-Байкальскому — 74<sup>559</sup>. На завершающем этапе строительства БАМа коечный фонд начинает сокращаться. Например, в

---

<sup>556</sup> Коршняк Ю. И., Нечитайло С. И., Меркешкин Б. А. Этапы становления и развития медицины и здравоохранения на Байкало-Амурской магистрали // Управление здравоохранением. 2014. № 2 (40). С. 60.

<sup>557</sup> Здравоохранение Дальнего Востока России в условиях рыночных реформ: монография / В. Г. Дьяченко, В. Б. Пригорнев и др.; под общей редакцией В. Г. Дьяченко. Хабаровск: Изд-во ДВГМУ, 2013. С. 99.

<sup>558</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 437. Л. 59–60.

<sup>559</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 532. Л. 6.

Усть-Кутском районе в начале 1990-х гг. фактическая обеспеченность койками составила 67 % от нормативной<sup>560</sup>. Врачи были вынуждены отказываться от плановой госпитализации 30–40 % больных.

Нехватка лечебных учреждений осложнялась низким качеством построек, которые возводились преимущественно из временных конструкций в предельно сжатые сроки. В результате большинство помещений не соответствовали санитарно-гигиеническим нормам. По мере износа временных зданий возрастала потребность в капитальном ремонте. Однако препятствием к проведению своевременного ремонта являлась ведомственная разобщенность. Например, линейные больницы станций Киренга и Улькан были списаны с баланса генподрядчика — треста «ЛенаБАМстрой», но при этом не приняты на содержание отделением железной дороги. В результате средства на текущий и капитальный ремонт данных объектов не предусматривались ни в одном из ведомств<sup>561</sup>.

Руководители лечебных учреждений регулярно занимались «выбиванием» средств и стройматериалов у местных Советов, предприятий-шефов. По выражению главврача Ульканской больницы, каждый ремонт представлял собой «целую войну» с руководителями строительных организаций, «одержать победу» в которой получалось только после вмешательства обкома КПСС. Качество таких «принудительных» ремонтных работ обычно оставалось крайне низким<sup>562</sup>.

Еще одной проблемой системы здравоохранения новых поселений было неудовлетворительное обеспечение медицинскими оборудованием и инструментами. В отчетах описаны случаи, когда при наличии кардиографов не было ленты для записи кардиограмм, рентген-аппарат не использовался из-за отсутствия оборудованного кабинета, флюорограф не работал по причине недостатка запчастей и т. д.

В больничных отчетах ежегодно содержатся сведения о нехватке тех или иных медикаментов. Нерегулярные поставки фармсырья были вызваны удаленностью баз снабжения. Единственный аптечный склад, обеспечивавший лекарствами западный участок

---

<sup>560</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 624. Л. 56.

<sup>561</sup> АО КЛМР. Ф. Р-39. Оп. 1. Д. 68. Л. 4.

<sup>562</sup> Там же. Л. 13–17.

стройки, находился на станции Лена. Вплоть до открытия рабочего движения по железной дороге транспортировка лекарств осуществлялась автотранспортом, что в условиях бамовского бездорожья негативно сказывалось на сохранности медикаментов. Недостаток местных фармацевтических учреждений и специалистов в них не позволял организовать собственное производство отдельных лекарственных препаратов, либо оно осуществлялось с отступлением от установленных норм. Если по стране обеспеченность аптеками составляла одну на 10 тыс. человек, то в поселках БАМа одна аптека приходилась на 30 тыс. человек

Нехватка площадей и лечебного оборудования осложнялась дефицитом медицинских кадров, наблюдаемым в течение всего периода строительства магистрали (таблицы 31, 32 Приложения 1). В 1975 г. по иркутскому участку стройки обеспеченность врачами составляла 17 человек на 10 тыс. населения, а по бурятскому — 20 человек при норме 32 врача<sup>563</sup>. К середине 1980-х гг. данный показатель достиг 41,0 %, что было выше многих восточносибирских городов-новостроек. Ко времени окончания стройки обеспеченность врачами была в два с половиной раза меньше нормативной, снизившись до 10,6 на 10 тыс. человек<sup>564</sup>.

Более всего нехватка врачебных кадров ощущалась в территориальном здравоохранении, где показатель укомплектованности в разгар строительства составлял 60–80 %. Дефицит медработников был обусловлен неравномерным распределением специалистов, отсутствием в ряде регионов собственных баз подготовки медиков, перетеканием врачей в ведомственную сеть ВСС БАМ. В учреждениях ВСС БАМ укомплектованность кадрами была значительно выше и составляла 95–100 %. Это объяснялось приоритетным развитием ведомственных учреждений, более привлекательными условиями труда, включая «бамовский» коэффициент к зарплате и спецснабжение товарами повышенного спроса.

В то же время кадровый состав ведомственной сети отличался меньшей стабильностью вследствие высокой текучести и обратной миграции рабочих из районов стройки. Среди причин интенсивной

---

<sup>563</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 170. Л. 125–126.

<sup>564</sup> Там же. Д. 513. Л. 27–28.

сменяемости медицинских кадров по частоте упоминаний в архивных документах на первом месте стояло отсутствие жилья и нехватка мест в детских дошкольных учреждениях, что, в свою очередь, было связано с приоритетным обеспечением необходимыми социально-бытовыми и жилищными благами строителей БАМа.

По мнению экспертов, для организации эффективного медицинского обслуживания населения районов стройки, с учетом специфики климата, условий труда и быта, половозрастного состава населения, характера расселения, целесообразны более высокие, чем по РСФСР, нормативы медицинского обслуживания. Число больничных коек и численность врачей в расчете на 10 тыс. жителей должны были быть на 15–18 % выше средних показателей по РСФСР<sup>565</sup>.

Свертывание сети ВСС БАМ осуществлялось двумя путями: передача ведомственных медучреждений в территориальную систему здравоохранения и реорганизация больниц в поликлиники и амбулатории. Первый сценарий реализовывался преимущественно в поселках иркутского участка БАМа, которые строители покинули раньше всех, перемещаясь за путеукладчиком на восток. Например, в Звездном о передаче больницы в районное управление заговорили в 1984–1985 гг., когда численность транспортных строителей и железнодорожников сократилась в полтора раза и составила менее половины всего населения поселка.

Переход больницы в территориальную систему проходил в сложной обстановке, когда ВСС БАМ фактически отказалась от ее содержания, но при этом затягивала официальную передачу району, состоявшуюся только в конце 1987 г. В результате в течение нескольких лет учреждение, размещенное во временном сборно-щитовом здании, не ремонтировалось, что привело к протеканию кровли, поломкам водопровода и системы отопления. Аналогичным путем линейные больницы в поселках Магистральный и Улькан перешли к Казачинско-Ленскому району Иркутской области.

Реорганизация железнодорожных больниц в поликлиники и амбулатории коснулась, главным образом, населенных пунктов бурятского и читинского участков БАМа, что объясняется более поздним завершением строительно-монтажных работ и сохранением в данных районах значительного контингента строителей. Таким образом

---

<sup>565</sup> Аргудяева Ю. В. Указ. соч. С. 86.



были расформированы больницы в поселках Новый Уоян, Северомуйск, Таксимо, Новая Чара и др. Катализатором данного процесса стало упразднение в 1996 г. Байкало-Амурской железной дороги как юридического лица и передача ее отделений в состав ВСЖД и ДВЖД.

### **Развитие образовательных учреждений**

Похожим образом в районах БАМа развивалась система образовательных учреждений. Накануне объявления всесоюзной комсомольской стройки районы будущего БАМа располагали немногочисленной и отсталой в материально-техническом отношении сетью школ и дошкольных учреждений, не покрывавшей потребности населения. Форсированное наращивание существующих мощностей достигалось, в первую очередь, за счет реорганизации начальных школ в средние, переуплотнения классов-комплектов, создания дополнительных учебных корпусов. Рассчитанная на 320 мест Усть-Кутская средняя школа была вынуждена вместить 964 ученика<sup>566</sup>. Нижнеангарская средняя и восьмилетняя школы уже в сентябре 1975 г. увеличили число своих учащихся более чем на 300–400 человек<sup>567</sup>.

В разрезе строительных организаций ГлавБАМСтроя количество и мощность дошкольных учреждений зависели как от численности строителей, так и от специфики производимых работ каждого конкретного подразделения. Как видно из таблицы 35 Приложения 1, наибольшее число детских учреждений фиксировалось в начале 1980-х гг. на иркутском участке стройки, который в этот период готовился к сдаче по пусковому комплексу. Ряд предприятий, в силу немногочисленного и рассредоточенного по объектам разных участков контингента работников, не имели собственных учреждений для дошкольников, находившись на обслуживании территориальной сети или организаций других ведомств.

Практически все дошкольные учреждения работали с превышением расчетной мощности, нарушая установленную норму площади на 1 ребенка. По некоторым предприятиям «переуплотнение» достигало четверти нормативного контингента (таблица 33 Приложения 1).

---

<sup>566</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 170. Л. 23.

<sup>567</sup> Трасса мужества... С. 151.

Для увеличения вместимости в качестве игровых или спальных комнат использовались медицинские кабинеты, хозяйственные помещения.

Однако даже такие крайние меры не позволяли охватить дошкольным воспитанием всех нуждавшихся. Из данных таблицы 34 Приложения 1 видно, что, несмотря на увеличение объемов строительства дошкольных учреждений, устойчивой тенденции снижения числа не обеспеченных местами детей в первое пятилетие стройки не наблюдалось. По отдельным подразделениям доля нуждающихся составляла от 40 до 60 % всех дошкольников. По оценкам специалистов, на отдельных участках строительства только каждый третий ребенок дошкольного возраста мог посещать детский сад.

В дальнейшем ситуация с обеспеченностью местами в детских дошкольных учреждениях начала медленно изменяться в лучшую сторону (таблица 35 Приложения 1). При БАМЖД был учрежден сектор школ и дошкольных учреждений, основными функциями которого было создание и координация деятельности принадлежащих железной дороге образовательных учреждений. С 1984 по 1989 г. с его помощью было открыто более 20 детских садов в Северобайкальске, Новом Уояне, Кичере, Таксимо и других населенных пунктах вместимостью около 2 тыс. человек<sup>568</sup>. В отличие от дошкольных учреждений территориальной системы и ведомственной сети Минтрансстроя, детские сады МПС размещались в капитальных типовых зданиях и отличались более качественным материально-техническим оснащением, большими объемами финансирования, включая размеры зарплат сотрудников.

Местные школы также были не в состоянии принять всех нуждающихся и не только из-за недостатка учебных площадей, но и в силу отсутствия возможностей транспортировки учащихся и их размещения в наспех организованных и переполненных интернатах. Поэтому во временных поселках строителей стали создаваться собственные «бамовские» школы. Инициатива по их организации часто исходила от руководителей строительно-монтажных поездов, мостотрядов, мехколонн и прочих подразделений строителей.

В проекте организации строительства БАМа возведение школ для транспортных строителей не предусматривалось. Все работы

---

<sup>568</sup> Отдел архивов № 5 Службы управления делами ВСЖД, филиала ОАО РЖД. Ф. 1. Оп. 1. Д. 7. Л. 102–103.

осуществлялись собственными силами трестов и управлений, носили внеплановый характер и финансировались из отведенного на временные здания и сооружения лимита в размере 15 % от сметной стоимости основного объекта. Анализ существующей документации показал, что при выборе типовых проектов зданий временных школ сколько-нибудь серьезных расчетов по оценке и прогнозу роста/сокращения численности населения, рождаемости или миграционной активности не проводилось.

Новые школы возникали стихийно, по мере продвижения рабочих с запада на восток и развертывания базовых поселковых строительных организаций. Первой на западном участке БАМа стала школа в пос. Звездный проектной мощностью 320 мест. Здание было заложено бойцами всесоюзного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ. По воздуху на вертолетах доставлялись парты, мебель, оборудование для кабинетов, контейнеры с учебниками и тетрадями. Строительные работы осуществлялись после окончания трудового дня при свете костров. Добровольные помощники по созданию и обустройству школы называли себя «ребячьими комиссарами»<sup>569</sup>. На момент открытия 2 сентября 1974 г. в школу поступило всего 42 ученика. Однако уже к концу учебного года контингент учащихся вырос в 5 раз, составив 220 детей<sup>570</sup>.

В течение 1975–1976 гг. школы были устроены во всех бамовских поселках иркутского, а также в нескольких пунктах бурятского участков стройки, включая Магистральный, Улькан, Северобайкальск, Новый Уоян и Тоннельный (таблица 36 Приложения 1). В последнюю очередь в 1980–1981 гг. были сданы школы в поселениях строителей читинского и якутского участков трассы (Икабья, Куанда, Леприндо, Новая Чара, Сюльбан, Кодар и Хани), а также в поселке Таксимо (Бурятская АССР). Всего за первые пять лет было построено более 20 общеобразовательных школ вдоль западного БАМа. В целом по ГлавБАМстрою за 1974–1980 гг. было открыто

---

<sup>569</sup> Школы на трассе БАМа: из опыта работы / составитель А. И. Астахов. Москва: Просвещение, 1980. С. 46.

<sup>570</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 4. Л. 89–90.

школ на 17 тыс. учащихся, что при имевшихся темпах роста населения не покрывало потребности даже одного западного участка стройки<sup>571</sup>.

Министерство просвещения РСФСР не принимало на баланс расположенные во временках бамовские школы, поэтому их содержание также возлагалось на базовые предприятия. С завершением строительно-монтажных работ временные поселки строителей планировалось снести, заменив их постоянными. В зависимости от экономического профиля и социально-демографической структуры будущих поселений, в них предусматривалось размещение восьмилетних и средних школ территориальной и/или ведомственной (железнодорожной) сетей образования. Строительство первых осуществлялось монтажными подразделениями генподрядных трестов и рассматривалось как помощь БАМа местной системе образования. Железнодорожные школы входили в проекты эксплуатационных поселков, их возведение осуществляли шефские организации, сформированные в 13 союзных республиках и 22 автономных единицах РСФСР.

Проведенные Минтрансстроем СССР в конце 1970-х гг. проверки показали, что строительство школ в постоянном исполнении практически не велось. Так, на участке Усть-Кут — Кунерма из 5 предусмотренных проектом капитальных школ общей мощностью 2 336 учебных мест в 1979 г. было начато только 1 здание на 192 места на станции Звездная<sup>572</sup>. Аналогичным образом складывалась ситуация и на участке Северобайкальск – Таксимо. В результате вплоть до 1984 г. на бурятском участке не было построено ни одной школы в постоянном варианте.

После учреждения в октябре 1980 г. Байкало-Амурской железной дороги начинается разворачиваться ведомственная сеть школ МПС. До начала комсомольской стройки в районах будущего БАМа имелась только одна железнодорожная школа № 98, расположенная на станции Лена (г. Усть-Кут). В течение десятилетия были открыты школы на станциях Северобайкальск (1981), Ния (1982), Улькан (1983), Звездная, Киренга и Кунерма (1984), Новый Уоян (1986), Кичера и Ангоя (1987), Икабья и Хани (1988), Таксимо и Новая Чара

---

<sup>571</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825. Л. 88–109.

<sup>572</sup> Там же. Д. 2941. Л. 120–126.

(1989)<sup>573</sup>. В отличие от школ Минтрансстроя, возводимых исключительно по типовым проектам временных зданий, учебные заведения железнодорожников представляли постройки в постоянном исполнении.

По уточненным после выхода постановления «О мерах по дальнейшему строительству БАМа» (1985) проектам предусматривался ввод в эксплуатацию детсадов на 12,3 тыс. мест и школ на 24,7 тыс. мест, что превышало первоначальные лимиты на 29,2 и 7,9 % соответственно<sup>574</sup>. Нарастание кризисных явлений в экономике страны второй половины 1980-х гг. вызвало сокращение инвестиций в стройку. Завершение запланированных зданий ежегодно переносилось, пока с распадом советского государства строительная программа БАМа не была окончательно свернута. В результате средняя обеспеченность населения школами в поселках западного участка БАМа колебалась в интервале 50–65 % к нормативу<sup>575</sup>. Нехватка учебных площадей стала одной из центральных проблем школ новых населенных пунктов. Переуплотненность наблюдалась во всех школах БАМа, вне зависимости от ведомственной принадлежности. Так, в 1989 г. в г. Усть-Кут на 5 592 посадочных места в средних школах приходилось 10 886 учащихся. В 4 школах Северобайкальска мощностью в 3 516 мест занимались 5 600 учащихся<sup>576</sup>. Из-за запаздывания сооружения постоянных поселков учебных площадей не хватало и в ведомственной сети, например рассчитанная на 1 070 учеников средняя школа № 98 станции Лена фактически вмещала 1 800 человек<sup>577</sup>.

Вследствие перегруженности износ учебных корпусов происходил более быстрыми темпами. Капитальный же ремонт ложился на плечи базовых предприятий, зависел от наличия свободной рабочей силы и строительных материалов и часто осуществлялся несвоевременно и в неполном объеме.

Материально-техническая база новых школ также находилась в крайне неудовлетворительном состоянии. В учебных классах отсут-

---

<sup>573</sup> Отдел архивов № 5 Службы управления делами ВСЖД, филиала ОАО РЖД... Л. 1–2.

<sup>574</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7000. Л. 10.

<sup>575</sup> АО СБ. Ф. Р-2. Оп. 1. Д. 2. Л. 11.

<sup>576</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 586. Л. 85–92.

<sup>577</sup> Там же. Д. 513. Л. 44–46.

ствовала специализированная мебель, учебное оборудование, не хватало учебников, спортивного инвентаря, наглядных пособий. В большинстве случаев оснащение школ ложилось на плечи самих педагогов. Например, первый директор организованной в 1980 г. средней школы в Таксимо Е. Б. Зуева была вынуждена в течение ряда лет курсировать между поселком, районным и областным центрами, чтобы обеспечить школу самым необходимым. Средства, предусмотренные в районных бюджетах на приобретение инвентаря, оборудования и учебных пособий, часто не осваивались из-за исчерпанности лимитов баз проснаба и учснаба.

С началом реализации школьной реформы 1984 г. за школами были закреплены базовые предприятия, в качестве которых выступали строительные организации. За их счет преодолевались некоторые трудности материально-технического снабжения школ, с их помощью приобреталось оборудование для учебных классов и мастерских. Однако степень оснащенности образовательных учреждений не стоит переоценивать. Находясь в ведомстве Минтранстроя, ОРСы не могли напрямую оказывать помощь территориальной сети образования. В итоге создавались различные посреднические схемы, что затягивало время получения необходимого товара. В качестве временного решения строители оснащали подшефные школы неспециализированной мебелью, в том числе изготовленной в собственных мастерских.

Еще одной проблемной областью в функционировании местных школ являлось кадровое обеспечение. В школьных отчетах постоянно описываются ситуации дефицита специалистов, вызванного текучестью педагогических кадров. Директор Алонкинской школы, в которой за год педагогический коллектив обновился на треть, с сожалением отмечала: «На такой кочующей стройке, как БАМ, очень трудно создать постоянный коллектив. Уезжают, отработав положенный срок, строители. Переводят в новые места воинов-железнодорожников, ведущих отсыпку и укладку трассы. С ними уезжают жены-учителя, дети»<sup>578</sup>.

Одной из причин недостатка учителей являлись длительные отпуска сотрудников, связанные не только с уходом за ребенком, но и

---

<sup>578</sup> Школы на трассе БАМа... С. 30.

с досрочной выработкой трехлетнего стажа, необходимого для льготного приобретения автомобиля. Многие бамовцы работали непрерывно два с половиной года, после чего получали вместе с автомобилем возможность полугодового отдыха. Так, в 1983/84 учебном году в железнодорожной школе № 21 станции Ния одновременно ушли в длительные отпуска 7 из 16 педагогов<sup>579</sup>.

Высокие темпы кадровой текучести объяснялись не только спецификой транспортного строительства, но и крайне неудовлетворительными жилищно-бытовыми условиями педагогов. Общие воспоминания многих учителей о прибытии на БАМ связаны с трудностями обустройства на новом месте. Приезжавшие по распределению молодые специалисты нередко чувствовали себя «брошенными на самовыживание». Так, учитель Тоннельной средней школы рассказывает: «Прибыл в 80-м году в Тоннельный по распределению. Кругом горы, иду, одного окликнул, так он побежал. Я его догнал, спрашиваю, где гостиница, а он: Ты что дурак, в общагу иди. Общага — грязь, вонизм... Вернулся в школу, нашел актовЫй зал, прямо на столе уснул. Вахтерша принесла грязный матрац. Утром спросил: помыться где? — В Ангаракане (горная река. — *Н. Б.*). Холодно ... Ананьевна, завхоз, взяла мои сумки и бегом в старое здание школы, там и поселила. Комнатка 5 квадратов, маленькая была. Вот так для меня начался БАМ (муж., 57 лет, Новый Уоян, 2004). По архивным документам удалось выяснить, что учителя поселка Тоннельный проживали в здании школы в течение года, пока им не предоставили служебное жилье<sup>580</sup>.

Особенно остро проблема нехватки учителей встала во второй половине 1980-х гг., после того, как основной объем строительно-монтажных работ был завершен и начался отток населения из районов БАМа. В 1988 г. только по иркутскому участку стройки не было укомплектовано кадрами педагогов более 27% мест в школах. Особенным спросом пользовались учителя русского языка и литературы, иностранных языков, начальных классов<sup>581</sup>.

---

<sup>579</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 89. Л. 80.

<sup>580</sup> Отдел культуры и архивного дела МО «Муйский район Республики Бурятия». Ф. Р-4. Оп. 1. Д. 42. Л. 21.

<sup>581</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 513. Л. 28–29; 44–46.

В 1991 г. на иркутском участке БАМа был проведен соцопрос учителей, охвативший 176 человек. Анкетирование выявило множество социально-бытовых проблем бамовских учителей, прежде всего жилищных. Из числа опрошенных 63,8 % проживали в благоустроенных квартирах (из них только 32,5 % в соответствии с нормами жилой площади), 10,8 % – в неблагоустроенных домах, 14,4 % — в общежитиях, 2,4 % — в съемном жилье. В целом 67,5 % учителей, по собственной оценке, нуждались в улучшении жилищных условий. Из них 14,4 % простояли в очереди на улучшение жилья уже более 10 лет. На вопрос «Через сколько лет вы надеетесь получить квартиру?» 45,8 % ответили, что не надеются вообще. 49,4 % респондентов признались, что испытывают трудности при устройстве детей в дошкольные учреждения, 71 % — не удовлетворены качеством медобслуживания, 75,9 % — нуждались в санаторно-курортном лечении<sup>582</sup>.

Значительные успехи в развитии бамовских школ были связаны с реализацией строительного проекта. После завершения комсомольской стройки перспективы большинства населенных пунктов, расположенных в зоне влияния БАМа, оказались размывтыми. Из-за оттока населения загрузить рассчитанные на значительный контингент учащихся новые школы было невозможно. Одновременно усиливался дефицит педагогических работников. Железная дорога оказалась в рыночных условиях убыточной, что привело к передаче ведомственных школ в муниципалитеты, бюджеты которых не могли поддерживать новые объекты в полном объеме.

### **Формирование культурно-просветительских учреждений**

Культурно-просветительская работа на крупных сибирских стройках способствовала распространению государственной идеологии, коммунистическому воспитанию молодежи, передаче опыта, идей и традиций современного общества. В районах нового освоения учреждения культуры были призваны стать главным адаптационным

---

<sup>582</sup> АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 586. Л. 85–92.



фактором мигрирующего населения, способствующим преодолению чувства отчуждения и изолированности от «большой земли»<sup>583</sup>.

Главным звеном в системе культурного обслуживания новостроек являлись клубы и дома культуры, в помещениях которых располагались зрительные залы для демонстрации кинофильмов и проведения массовых, прежде всего концертных, мероприятий, библиотеки, комнаты для организации кружковой работы и, в отдельных случаях, спортзалы.

Территориальная сеть учреждений культуры в районах строительства магистрали обладала слабой материально-технической и кадровой базой. С прибытием первых отрядов строителей возникла необходимость укрепления местных клубных учреждений. В имеющихся зданиях были проведены ремонтные работы, закуплены новая мебель и инвентарь. В 1975 г. в районы бурятского участка стройки Министерством культуры Бурятской АССР было направлено 26 специалистов по клубной работе, 7 музыкантов, 13 библиотекарей. Практически при всех РДК были организованы агитбригады для выездного обслуживания населения.

Однако работа клубов велась с перебоями, главным образом вследствие слабой материально-технической базы и неукомплектованности специалистами. В первое время в палаточных лагерях строителей клубы организовывались непосредственно в палатках. Сцены и танцплощадки устраивались под открытым небом. Выступления агитбригад, кинопоказы, прочие массовые мероприятия проходили в котлопунктах или красных уголках при рабочих общежитиях, которые не были рассчитаны на большое количество присутствующих. Архивные документы содержат много свидетельств недовольства рабочих такими условиями организации досуга<sup>584</sup>. Строители обращались с жалобами в комсомольские и профсоюзные организации, писали коллективные письма в советские газеты. Например, рабочие СМП-577 написали в редакцию газеты «Труд»: «С наступлением холодов прекратил свое существование клуб-палатка. Отпали последние культурные развлечения молодежи. Осталось больше времени на

---

<sup>583</sup> Прищепа А. И. Строительство учреждений культуры в Сургуте в 1960–1980-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: в 2-х ч. Ч. 1. Тамбов: Грамота, 2016. № 4(66) С. 143.

<sup>584</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 454. Л. 11–17.

пьянки и драки. Кому эти занятия были чужды, тому оставалось только лежать на кровати и строить иллюзии на будущее»<sup>585</sup>.

Под руководством ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта было сформировано 4 дорожных профсоюзных комитета: дорпрофсожи восточносибирских, забайкальских, дальневосточных и амурских транспортных строителей (с 1976 г. дорпрофсож транспортных строителей БАМа), в составе которых находилось 29 построечных комитетов (постройкомов) трестов и управлений строительства<sup>586</sup>. Профсоюзная система Минтрансстроя СССР располагала большим объемом финансовых средств, материальными и трудовыми ресурсами, в сравнении с подведомственными Министерству культуры РСФСР учреждениями. В 1975 г. в Северобайкальске был образован ДК «Байкал» СМП-575<sup>587</sup>, ставший впоследствии базовым профсоюзным клубом на бурятском участке магистрали. В 1976 г. в Новом Уояне был открыт ДК «Туяна» СМП-572 на 300 мест.

Однако в первые годы строительства БАМа профсоюзы столкнулись с трудностями в развертывании своих объектов. К 1975 г. строители должны были сдать 8 клубов по подразделениям треста «Ангарстрой» и два клуба — по тресту «Нижнеангарсктрансстрой». Но из-за недостатка жилого фонда поступившие на сооружение данных объектов стройматериалы были использованы в строительстве квартир<sup>588</sup>.

Похожая ситуация сложилась на бурятском участке трассы, где вплоть до 1977 г. генподрядчик «Нижнеангарсктрансстрой» не сдал в эксплуатацию ни одного клуба в поселках тоннельщиков. УС «БАМтоннельстрой» было вынуждено самостоятельно приступить к строительству. В 1978 г. силами ТО-11 и ТО-12 были построены ДК «Тоннельщик» на 300 мест в Северомуйске и клуб на 150 мест в Гоуджеките. Но из-за проблем с материально-техническим обеспечением быстро наладить работу этих учреждений не удалось. Всего в 1977 г. в ведении дорпрофсожа забайкальских транспортных строителей находилось 5 ДК и 4 клуба на 2 300 мест, 37 красных уголков

---

<sup>585</sup> РГАСПИ. Ф. 27м. Д. 42. Оп. 1. Л. 1–2.

<sup>586</sup> Старин Б. С. Указ. соч. С. 27.

<sup>587</sup> Полное официальное название профсоюзного клуба выглядело так: ДК «Байкал» постройкома СМП № 575, но для удобства мы будем именовать их сокращенно, например ДК СМП-575.

<sup>588</sup> АО ГБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 174. Л. 44–45.

на 1 700 мест и 17 киноустановок, т. е. на 1 строителя приходилось 0,1 посадочного места в клубах и 0,08 — в красных уголках<sup>589</sup>.

На центральном участке БАМа в 1977 г. работали 21 клубное учреждение, 58 красных уголков, 6 государственных и 1 централизованная профсоюзная библиотека с 13 филиалами, 64 киноустановки, музей по истории БАМа в Тынде<sup>590</sup>. На восточном участке с 1974 по 1977 г. построено 57 клубов<sup>591</sup>.

В числе причин, по которым подрядчики переносили сроки сдачи объектов культуры, следует выделить недостатки в работе проектировщиков, недооценивших реальные объемы и темпы роста численности населения в зоне БАМа. Рассчитанный первоначально на 9 лет проект строительства магистрали предусматривал вахтовую организацию работ с минимальным обустройством рабочих поселков. Однако по мере развертывания строительства сроки пуска комплекса неоднократно переносились, а фактические расходы на временные здания и сооружения возрастали. К 1979 г. по ГлавБАМстрою было израсходовано свыше 60% лимита на временные объекты при технической готовности стройки в 26%. Все это приводило к перераспределению средств, выделенных на учреждения культуры, в пользу сооружения жилья и других социально значимых объектов (столовые, пекарни, школы, больницы).

К началу 1980-х гг. в населенных пунктах БАМа в целом насчитывалось 125 клубов и 150 красных уголков более чем на 20 тыс. посадочных мест, 26 агитбригад, 70 автоклубов, 119 библиотек, 256 передвижек и пунктов выдачи книг государственной и профсоюзной систем, а также 5 музеев Минкультуры РСФСР<sup>592</sup>. В этот период были построены новые клубы на бурятском участке стройки: ДК «Современник» в пос. Заречный, Дворец культуры и техники «Кристалл» в г. Северобайкальске, дома культуры в пос. Таксимо (СМП-694) и Янчукан (СМП-669). Началось интенсивное освоение читинского участка БАМа, где быстрыми темпами разворачивались поселки строителей общей численностью более 15 тыс. человек. В 1983–1984 гг. были завершены клубы в Новой Чаре и Леприндо на

---

<sup>589</sup> ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 17. Л. 57.

<sup>590</sup> Социально-экономические проблемы строительства БАМа... С. 97.

<sup>591</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431. Л. 53.

<sup>592</sup> Там же. Д. 3392. Л. 117–123.

300 посадочных мест каждый, в Куанде и Икабье — по 200 посадочных мест<sup>593</sup>.

В отличие от «временок», стационарные поселки железнодорожников застраивались крайне медленно. По данным историка Г. П. Власова, за первое пятилетие на западном и центральном участках стройки не было введено в эксплуатацию ни одного из запланированных капитальных объектов культуры. В 1982 г. из 9 домов культуры было начато строительство только двух — в Тынде на 600 посадочных мест и в Усть-Куте на 400 мест<sup>594</sup>.

Во второй половине 1980-х гг., в связи с общим ухудшением экономической обстановки в стране, объемы незавершенного строительства по социально-культурным объектам возросли. Из принятых в эксплуатацию 20 стационарных поселков клубы в капитальном исполнении были построены в 13, а ТОЦ — только в одном. В связи с этим большинство объектов социальной инфраструктуры продолжали находиться во временных помещениях.

Содержание учреждений культуры и их материально-техническое оснащение в районах нового освоения обычно возлагалось на строительные организации Минстранстроя и профсоюзы транспортных строителей. Для оперативного решения вопросов обеспечения за каждым клубом было закреплено шефское предприятие из числа строительных организаций. Во многих учреждениях создавались координационные советы клубов, на которых обсуждались планы работы, проведение отдельных мероприятий, проводились семинарские занятия и пр.

За 1977–1980 гг. в целях укрепления материальной базы клубов было направлено 42 тыс. театральных кресел, 142 усилителя звука, 15 пианино и роялей, 25 комплектов для оркестров духовых и народных инструментов. Библиотекам БАМа было поставлено 3 175 взрослых и 225 детских читальных столов, 940 рабочих столов, 370 кафедр выдачи книг, 1 070 каталожных шкафов, 4 400 библиотечных стеллажей, 16 830 стульев. Кроме того в районы стройки было передано 122 автоклуба и библиобуса<sup>595</sup>.

---

<sup>593</sup> ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 554. Л. 16.

<sup>594</sup> Власов Г. П. Социально-демографические процессы... С. 72.

<sup>595</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 117–123.

Организация работы культурно-просветительских учреждений в районах нового освоения постоянно сопровождалась нестабильной кадровой ситуацией. Проблема подбора и расстановки работников культуры оставалась одной из самых сложных на протяжении всего периода ударной комсомольской стройки. В первые годы строительства магистрали специалистов в области культуры отправляли на БАМ централизованно, по квотам Минтранстроя. За 1975–1980 гг. в поселки строителей прибыло 250 специалистов с высшим и 400 — со средним специальным образованием<sup>596</sup>. В 1980-е гг. решение вопросов кадрового обеспечения было полностью передано местным отделам культуры. На областных профсоюзных совещаниях работников сферы культуры давались прямые указания о том, что «отныне клубы должны себе готовить специалистов самостоятельно»<sup>597</sup>.

В соответствии с требованиями вышестоящих органов учреждения культуры пытались восполнить недостаток квалифицированных специалистов через организацию заочного обучения и систему профессиональной переподготовки и повышения квалификации собственных сотрудников. География учебных заведений включала вузы и ссузы Иркутска, Красноярска, Кемерово, Улан-Удэ, Читы. Работники профсоюзных учреждений культуры повышали квалификацию, главным образом, в Ленинградской высшей профсоюзной школе<sup>598</sup>.

Стабилизации трудовых коллективов работников культуры препятствовала кадровая текучесть, особенно высокая в государственных учреждениях культуры. По данным отделов культуры, ежегодно увольнялось более четверти сотрудников. Среди основных причин текучести можно назвать низкие зарплаты в государственных учреждениях культуры, неудовлетворительные жилищные и бытовые условия, отсутствие мест в детских садах, высокую территориальную мобильность транспортных строителей в целом. Не случайно председатель Казачинско-Ленского райисполкома в одном из своих выступлений отмечал: «У большинства руководителей предприятий

---

<sup>596</sup> РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3392. Л. 117–123.

<sup>597</sup> АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 74. Л. 153–155.

<sup>598</sup> АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 470. Л. 80–90.

и организаций сложилось просто нездоровое отношение к культуработникам. По выражению самих же работников культуры, они стоят на самом последнем месте по созданию им условий труда и быта»<sup>599</sup>.

На завершающем этапе строительства сеть учреждений культуры в притрассовых районах сократилась, что было связано с окончанием строительных работ, передислокацией строительных предприятий и расформированием ряда временных поселков. В конце 1988 — начале 1989 г. система дорпрофсожей транспортных строителей была реформирована: все стройкомы строительных предприятий БАМа были собраны в объединенный дорпрофсоюз строителей БАМа. Остальные организации были переданы на профсоюзное обслуживание в ВСЖД. С пуском БАМа в постоянную эксплуатацию дорпрофсоюз строителей БАМа прекратил свое существование. Профсоюзные подразделения культуры были частично переданы в ведомство МПС или оказались на местном балансе.

Таким образом, в крайне сжатые сроки в районах БАМа была сформирована широкая сеть медицинских учреждений территориального и ведомственного здравоохранения со специализированным коечным фондом, современным диагностическим и лечебным оборудованием. Широкое развитие получила система образования, которая была представлена подготовкой всех уровней: от дошкольного до среднего и высшего профессионального.

Практически с нуля возникла целая сеть учреждений культуры, досуга и спорта, были созданы централизованные библиотечная и клубная системы, организовывались культурно-спортивные комплексы. Однако приоритетное развитие получили социально-культурные учреждения, подведомственные МПС. Большинство из них размещались во временных зданиях, так как рассчитывались на период сооружения магистрали. С пуском БАМа в постоянную эксплуатацию и последующим упразднением БАМЖД принадлежавшие дороге социальные объекты были расформированы или переданы в муниципальное управление. Однако местные власти не располагали необходимыми ресурсами для обеспечения функционирования переданных учреждений, что привело к их быстрому свертыванию.

---

<sup>599</sup> АО КЛИМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 470. Л. 4.

Оценивая социально-экономическое развитие зоны БАМа в целом, следует подчеркнуть, что в ходе строительства магистрали постоянно происходили столкновения сторонников двух подходов к управлению стройкой: 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. В результате социально-экономическое освоение прилегающих территорий носило очаговый, локальный характер и не смогло стать градообразующей основой новых населенных пунктов.

Среди множества горнодобывающих проектов наиболее последовательное воплощение получил Южно-Якутский угледобывающий ГПК. Развернувшиеся вдоль трассы центры стройиндустрии, лесной и лесоперерабатывающей промышленности были полностью ориентированы на потребности стройки и вместе с завершением последней резко сократили объемы производства.

Сельское хозяйство в экстремальных условиях северных территорий развивалось исключительно с целью создания продовольственной базы БАМа и поддерживалось благодаря регулярным капложениям, прекращение которых в начале 1990-х гг. привело экономически убыточные хозяйства к быстрому упадку.

Организация ведомственных систем торговли и общественного питания, бытового обслуживания являлись временной компенсаторной мерой, которая функционировала за счет централизованного перераспределения ресурсов из других регионов страны.

Жилищно-коммунальное хозяйство обеспечивалось, преимущественно, строительными трестами и управлениями, на основе создания ведомственных служб ЖКО, временных инженерных сетей и объектов инфраструктуры. Создание единых территориальных служб коммунального обслуживания происходило крайне медленно из-за наличия значительного инвентарного жилого фонда Минтранстроя, проблем ликвидации ветхого и аварийного жилья и переселения проживающих в нем граждан вплоть до конца рассматриваемого периода.

Выстроенная в городах и поселках БАМа социальная инфраструктура была теснейшим образом связана со строительными и железнодорожными организациями, на содержании которых находились детские сады, больницы, поликлиники, школы, клубы, библиотеки и прочие социально-культурные учреждения.

В итоге главным жизнеобеспечивающим фактором районов БАМа после окончания стройки стала железная дорога, которая в условиях постсоветского системного кризиса оказалась убыточной и была расформирована постановлением Правительства РФ. В ходе последовавшей реорганизации часть железнодорожных станций были преобразованы в разъезды, сократился штат обслуживающего персонала, большинство социальных и культурных объектов было передано в муниципальное ведомство и впоследствии упразднено.



## 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, состоящих 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 социалистических строек, трансформировался на БАМе в гуманитарно-мобилизационный. Это нашло выражение в превалировании материальных стимулов над нематериальными в мотивации трудовых мигрантов, повышенных затратах на

жилищно-гражданское строительство и на создание современной социальной инфраструктуры, обеспечении более высокого уровня жизни и стандартов потребления жителей поселений-новостроек. К середине 1980-х гг. мобилизационные механизмы управления окончательно исчерпали себя, о чем свидетельствовало прекращение практики организованных наборов трудящихся на стройку, повсеместное распространение свободного найма, интенсивное внедрение хозрасчетных методов работы, формализация и ритуализация соцсоревнований.

Несмотря на то, что программа БАМа предусматривала создание нового широтного индустриального пояса, в котором будут размещены более десятка территориально-производственных комплексов и сочетаний, практическая реализация проекта ограничилась организацией ряда угледобывающих и лесопромышленных предприятий, которые не смогли обеспечить жизнедеятельность большинства при-трассовых населенных пунктов.

Создание местных баз строительной индустрии искусственно тормозилось заказчиком, так как не соответствовало первоначальным проектам по сооружению магистрали с помощью мобильных вахтовых поселков и противоречило шефской концепции строительства. Практический опыт реализации проекта выявил многочисленные просчеты и ошибки проектировщиков и актуализировал развертывание центров промышленного производства стройматериалов. Однако в условиях сжатых сроков, ограниченных материальных ресурсов и кадрового дефицита ни один из запущенных объектов стройиндустрии не был выведен на проектную мощность.

Декларируемый государством вектор на разработку минерально-сырьевых баз столкнулся с отсутствием крупных инвестиций в геологоразведку, разработку месторождений и строительство обогащительных комбинатов, с неразвитостью дорожной сети, системы энергоснабжения и прочих инфраструктурных объектов вблизи месторождений, удаленностью от промышленно развитых центров. Основные капиталовложения были направлены на сооружение магистрали, а хозяйственное развитие прилегающих территорий предполагалось начать заинтересованными министерствами и ведомствами после пуска БАМа в эксплуатацию. Однако начавшийся в стране кризис

привел к резкому сокращению инвестиций, и в конечном итоге комплексное освоение региона не состоялось. Основным градообразующим фактором населенных пунктов БАМа после окончания стройки стала железная дорога, которая в условиях переходного периода оказалась не способной обеспечить жизнедеятельность притрассовых городов и поселков.

Развитие сельского хозяйства в зоне БАМа характеризовалось противоречивыми процессами. С одной стороны, реализация масштабного транспортного проекта привела к значительным сдвигам в сельхозпроизводстве: созданию новых хозяйств, увеличению размеров сельхозугодий, внедрению передовых методов агрономии на основе данных систематического изучения края, химизации и ирригации, улучшению материально-технического состояния отрасли. С другой стороны, сельское хозяйство в регионе развивалось исключительно с целью создания продовольственной базы БАМа. Высокие показатели достигались за счет крупных капложений, которые носили временный характер и прекратились вместе с завершением строительных работ и передислокацией коллективов транспортных строителей в другие районы. Реорганизация совхозов привела к упадку прежних хозяйств, традиционных промыслов коренных народов Севера. Декларируемый переход на самообеспечение населения притрассовой зоны сельхозпродуктами и отказ от их завоза из соседних районов и областей осуществить так и не удалось.

Аналогичные процессы сопровождали развитие отраслей торговли, общественного питания, бытового обслуживания и ЖКХ осваиваемых территорий и новых поселений. Материально-техническая база предприятий данных отраслей планировалась и размещалась во временном варианте, что обусловило высокую степень амортизации материальных ресурсов, слабую техническую оснащенность, большое количество объектов незавершенного строительства. Организация специальных систем ведомственного снабжения являлась временной компенсаторной мерой, которая функционировала за счет централизованного перераспределения товаров из других регионов страны.

Значительные успехи в развитии социально-культурных учреждений притрассовых районов были связаны с реализацией строительного проекта. После завершения комсомольской стройки перспективы большинства населенных пунктов, расположенных в зоне

влияния БАМа, оказались размытыми. Из-за оттока населения загрузить рассчитанные на значительный контингент новые больницы, поликлиники, детские сады, школы, учреждения культуры оказалось невозможно. Одновременно усилился дефицит специалистов. Железная дорога оказалась в рыночных условиях убыточной, что привело к передаче ведомственных социальных объектов в муниципалитеты, бюджеты которых не могли обеспечить их жизнедеятельность в полном объеме.

Завершение советского строительного проекта и реформирование транспортной отрасли в России привели к переходу районов БАМа из ведомственно-отраслевой в территориальную систему управления, что вызвало разрыв прежних социальных связей и ломку градообразующих и градообслуживающих структур. Однако укоренившиеся с советских времен институты смогли адаптироваться к текущим изменениям. Накопленный за годы комсомольской стройки социальный опыт стал основой солидарности и консолидации местных сообществ, сплотившихся вокруг коллективной памяти о БАМе и бамовской идентичности. С одной стороны, этот опыт выступает основным ресурсом, поддерживающим жизнедеятельность рассматриваемых территорий в современных условиях. С другой — его сохранение и консервация препятствуют процессам диверсификации сложившихся монопрофильных структур притрассовых районов, городов и поселков, что может выступать предметом дальнейших исследований.

## ЛИТЕРАТУРА

### *Публицистика*

1. БАМ — стройка века. Вып. 4 / составитель Г. И. Гришина. Москва: Современник, 1978. 454 с.
2. БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 6: 1979 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, 1980. 296 с.
3. БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 8: 1981 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во; Амурское отделение, 1982. 328 с.
4. БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 10: 1983 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, Амурское отделение, 1984. 304 с.
5. БАМ — панорама всенародной стройки: сборник. Вып. 12: 1985. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, 1986. 156 с.
6. БАМ — стройка века. Вып. 7 / составитель В. Н. Шленский. Москва: Современник, 1983. 440 с.
7. БАМ — стройка века. Вып. 8 / составитель В. М. Шугаев. Москва: Современник, 1984. 407 с.
8. Башкуев Г. Место действия — Таксимо // Правда Бурятии. 1981. 19 мая. С. 2–3.
9. Брежнев Л. И. Великий подвиг советского народа: речь на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины, 15 марта 1974 г. Москва: Политиздат, 1974. 31 с.
10. Верхотурова Г. А., Жерлов В. Ф. Золотой край Бурятии. Улан-Удэ: Респ. тип., 2001. 216 с.
11. Вишневский Б. Игры «в начальника»: БАМ перед выбором // Комсомольская правда. 1987. 22 октября. С. 5.
12. Вокзал Тынды вошел в список самых интересных в России // Интернет-портал «Газета БАМ». Вып. 1. 2017. 4 января. URL: <http://gazeta-bam.ru/news/media/2017/1/12/vokzal-tyindyi-voshyol-v-spisok-samyih-interesnyih-v-rossii/> (дата обращения: 20.12.2020).
13. Горлач Л. Н., Тельнюк С. В. От Днепра до Амура. Документальная повесть-репортаж о строительстве БАМа. Киев, 1976. 269 с.

14. Гринько В. «Бум и БАМ»: После критики // Правда. 1987. 27 октября. С. 4.
15. Грушевский В. Без фанфар: БАМ: памятник застою или дорога в будущее? // Правда. 1988. 28 декабря. С. 4.
16. Гыпылов Г. Я пойду с ними на проходку... // Правда Бурятии. 1987. 17 января. С. 2.
17. Друзенко А., Резник Б. На БАМе: 1. Собственность МПС // Известия. 1987. 19 августа. С. 4.
18. Друзенко А., Резник Б. На БАМе: 2. Продолжение с уравнениями // Известия. 1987. 20 августа. С. 3.
19. Друзенко А., Резник Б. На БАМе: 3. Уроки прогнозов и прогнозы уроков // Известия. 1987. 21 августа. С. 5.
20. Журавлев В. А. Сказание о БАМе. Москва: Мысль, 1976. 144 с.
21. Испытание трассой: сборник / редактор К. Н. Балков. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1978. С. 105.
22. История Северо-Байкальского района / автор-составитель Т. П. Темникова. Улан-Удэ: Нова-Принт, 2015. 600 с.
23. Казьмин Г. Байкало-Амурская целина // Правда Бурятии. 1979. 2 февраля.
24. Капелюшный Л. Разлом: О драме строительства уникального тоннеля в Северомуйске и будущем Сибири // Бурятия. 1992. 17 июня. С. 2.
25. Кривой А. С. БАМ от А до Я. Иркутск: Вост.-Сиб. издат. комп., 2004. 368 с.
26. Крючков Н. И. Магистраль у Байкала (репортаж с места событий). Книга воспоминаний. Симферополь: Дар, 1999. 400 с.
27. Куниловский Г. Продолжатели бамовских традиций // Гудок. 2020. № 44 (20 ноября). URL: <https://gudok.ru/zdr/171/?ID=1543217> (дата обращения: 20.12.2020).
28. Мосты БАМа. Комсомольск-на-Амуре. Новый мост через Амур. Год 1975-й // Рассказы о БАМе: 1974–1996 гг. URL: <https://dzen.ru/a/Yf5EHcolp28JZdIP?&> (дата обращения: 30.09.2022).
29. Назарчук С. Юбилей БАМовской медицины // Гудок. 2013. № 13. URL: <https://gudok.ru/zdr/171/?ID=906269&archive=30503> (дата обращения: 21.05.2020).
30. Охолин Н. БАМ. Суровое поле Севера // Правда Бурятии. 1979. 10 апреля.
31. Павлович В. Ю. Магистраль. Минск, 1979. 86 с.

32. Памяти бамовцев // Проза.ру. URL: <https://www.proza.ru/2004/03/28-29> (дата обращения: 29.10.2018).

33. Переведенцев В. Куда ведет дорога? // Советская культура. 1988. 11 октября. С. 3.

34. По рельсам времени приходят поезда / редактор-составитель В. В. Островский. Иркутск: Ирк. дом печати, 2001. 480 с.

35. Правда о БАМе. БАМ глазами участников его строительства / Ю. С. Вербицкий, В. Д. Пьянков, В. А. Сушевич. Москва: АСМО-пресс, 2010. 288 с.

36. Северобайкальск — ленинградский город на БАМе. Книга о строителях ПМК «ЛенинградБАМстрой» / автор-составитель Т. А. Муратова. Северобайкальск, 2014. 200 с.

37. Скотников А. Чтобы рекорд стал нормой // Правда Бурятии. 1979. 3 октября. С. 2.

38. Солдаты БАМа: сборник очерков / редактор В. В. Моспин. Москва: Воениздат, 1977. 175 с.

39. Сорокин В. Н. Рельсы сквозь тайгу. Ленинград: Лениздат, 1979. 270 с.

40. Телепнев В. П. Автограф века. Очерки о БАМе. Киев: Будівельник, 1978. 119 с.

41. Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / редактор-составитель П. Л. Натаев. Улан-Удэ: Респ. тип., 2005. 271 с.

42. Хатунцев В. Бум и БАМ: Почему молодая магистраль не работает в полную силу // Правда. 1987. 11 июня. С. 3.

43. Цветные металлы // Официальный сайт Администрации муниципального образования «Муйский район». URL: [http://admmsk.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1133&Itemid=242](http://admmsk.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1133&Itemid=242) (дата обращения: 01.12.2020).

44. Шестак И. М. БАМ: километры эпохи. Факты, события, мышления. Новосибирск, 2009. 364 с.

45. Шестак И. М. Главный город магистрали. Новосибирск: Офсет-ТМ, 2020. 334 с.

46. Шинкарев Л. И. Байкало-Амурская магистраль. Москва: Советская Россия, 1975. 96 с.

47. Шинкарев Л. И. Второй Транссиб. Новый этап освоения восточных районов. Москва: Политиздат, 1979. 287 с.



*Научные издания*

1. Авимская М. А. Жилищное обеспечение железнодорожных строителей на Тюменском севере (середина 1960-х — середина 1980-х гг.) // Север России: стратегии и перспективы развития: материалы II Всероссийской научно-практической конференции. Т. 1. Сургут: Изд-во Сургут. гос. ун-та, 2016. С. 182–185.
2. Аджиев М. Э. БАМ и промышленные комплексы востока СССР. Москва: Знание, 1978. 64 с.
3. Аникин Н. И. Стройка века. Москва: Транспорт, 1976. 128 с.
4. Араловец Н. А. Санитарно-эпидемиологический фактор заболеваемости населения России в 1960-е годы // История: факты и символы. 2019. № 3(20). С. 7–14.
5. Аргудяева Ю. В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. Москва: Мысль, 1988. 174 с.
6. Байкалов Н. С. «Обживая стройку века»: пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1980-е гг.) // Новейшая история России. 2018. Т. 8, № 4. С. 998–1016.
7. Байкалов Н. С. Советская жилищная политика в районах нового освоения: опыт БАМа // Власть. 2016. № 8. С. 164–168.
8. Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ, 2021. 232 с.
9. Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. 198 с.
10. Байкальская Сибирь. Предисловие 21-го века: альманах-исследование / под редакцией М. Я. Рожанского. Иркутск, 2007. 304 с.
11. Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Альманах-исследование / ответственный редактор М. Я. Рожанский. Иркутск: Ирк. обл. тип. № 1, 2002. 248 с.
12. Балдано М. Н. Индустриальное развитие Бурятии (1923–1991 гг.): достижения, издержки, уроки. Улан-Удэ: ИПК ВСГАКИ, 2001. 431 с.
13. Балдано М. Н. Промышленное развитие Республики Бурятия в 1960–1985 гг.: итоги и проблемы. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2000. 159 с.

14. БАМ — стройка дружбы / составитель Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1984. 208 с.

15. БАМ Александра Бондаря: 10 лет, 595 километров. Беседа с Героем Социалистического Труда, игравшим на сцене шукшинских героев и никогда не игравшим в поддавки // Родина. 2016. № 10. С. 62–73.

16. БАМ на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона / ответственный редактор И. В. Гордиенко. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. 217 с.

17. БАМ продолжается / составитель Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1987. 222 с.

18. БАМ: первое десятилетие / ответственный редактор А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. Новосибирск: Наука, СО, 1984. 208 с.

19. БАМ: проблемы, перспективы... / составитель А. П. Деревяно. Москва: Молодая гвардия, 1976. 176 с.

20. БАМ: строительство и хозяйственное освоение / под редакцией А. Г. Аганбегяна, А. А. Кина, В. П. Можина. Москва: Экономика, 1984. 144 с.

21. Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Формирование населения в зоне БАМ. Москва: Мысль, 1985. 170 с.

22. Богданова Е. А. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа — самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна: сборник статей / составитель Н. Ссорин-Чайков. Москва: Новое литературное обозрение, 2013. С. 199–218.

23. Боровикова З. В. Развитие жилищно-коммунальной инфраструктуры Кемеровской области в 1946–1950-е гг. // Вестник Кемеровского государственного университета. 2019. Т. 21, № 2. С. 303–312.

24. Бородулина А. С. «Ресурсное проклятие» и стратегии жизнеобеспечения на острове Итуруп // Сибирские исторические исследования. 2018. № 2. С. 124–141.

25. Бреславский А. С. Динамика урбанизационных процессов в Забайкальском крае (1989–2019) // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 6. С. 44–53.

26. Бреславский А. С. Урбанизация российского Дальнего Востока: Амурская область в 1989–2019 гг. // Oriental Studies. 2021. Т. 14, № 1. С. 87–102.

27. Бутузов В. А. Насущные проблемы и перспективы: О состоянии и качестве проектирования, практике застройки населенных мест и организации архитектурной службы зоны влияния БАМа // Архитектура СССР. 1979. № 1. С. 4–12.
28. Власенко И. А. Функционирование жилищно-коммунального хозяйства городов Среднего Поволжья в 1960–1980-е гг. // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2011. № 8. С. 144–150.
29. Власов С. А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке (1946–1991 гг.). Владивосток: Дальнаука, 2008. 204 с.
30. Власов С. А. Становление и развитие городов на Дальнем Востоке России во второй половине XX в. // Ойкумена. 2013. № 2. С. 103–111.
31. Власов Г. П. БАМ: опыт, уроки (1970–1990 гг.). Исторический аспект. Иркутск: Изд-во ИГУ, 1998. 142 с.
32. Власов Г. П. Регион БАМа в XXI веке: реальность и перспективы. Братск: Изд-во БрГУ, 2008. 124 с.
33. Власов Г. П. Регион БАМа в евразийском экономическом пространстве. Москва: РУСАЙНС, 2017. 236 с.
34. Власов Г. П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2015. 162 с.
35. Вопросы географии. Сборник сто пятый. Байкало-Амурская магистраль. Москва: Мысль, 1977. 216 с.
36. 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.
37. Вопросы хозяйственного освоения зоны строительства БАМа: сборник докладов научно-практической конференции по проблемам хозяйственного освоения зоны строительства БАМа / редактор В. В. Онихимовский [и др.]. Хабаровск: Изд-во Ин-та тектоники и геофизики, 1978. 152 с.
38. Воронина Т. Ю. Еще раз о квартирном вопросе в СССР: жилищное строительство в районе Байкало-Амурской магистрали // Социальная история: ежегодник. 2012. Санкт-Петербург: Алетей, 2013. С. 299–313.

39. Воронина Т. Ю. За что мы любим БАМ? Размышления о баумовской идентичности. (Speaking subjects: theory and practice of oral history in the Eastern bloc (UCL, School of Slavonic and East European Studies, London, UK) 25 January 2011. URL: [https://www.academia.edu/2560602/За\\_что\\_мы\\_любим\\_БАМ\\_Размышления\\_о\\_баумовской\\_идентичности](https://www.academia.edu/2560602/За_что_мы_любим_БАМ_Размышления_о_баумовской_идентичности) (дата обращения: 30.12.2020).

40. Воронина Т. Ю. Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // Неприкосновенный запас. 2009. № 2. С. 76–95.

41. Воронина Т. Ю. Рабочая миграция на БАМ (1974–1984): социальная политика и рассказы о жизни в интервью с бывшими строителями // National Identity in Eurasia II: Migrancy and Diaspora (University of Oxford, Oxford, UK) 10-12 July 2009. URL: [https://www.academia.edu/5480266/Рабочая\\_миграция\\_на\\_БАМ\\_1974\\_1985\\_социальная\\_политика\\_и\\_рассказы\\_о\\_жизни\\_в\\_интервью\\_с\\_бывшими\\_строителями](https://www.academia.edu/5480266/Рабочая_миграция_на_БАМ_1974_1985_социальная_политика_и_рассказы_о_жизни_в_интервью_с_бывшими_строителями) (дата обращения: 30.12.2020).

42. Воронов В. В., Смирнов И. П. Закрепление молодежи в зоне БАМа // Социологические исследования. 1982. № 2. С. 16–21.

43. Гуменюк А. А. Развитие сферы обслуживания в СССР в 1953–1985 гг. (по материалам Саратовской области) // Клио. 2008. № 4(43). С. 74–83.

44. Дервянко А. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1982 гг.). Исторический опыт. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1983. 252 с.

45. Дерябина Е. В. Отрасль жилищно-коммунального хозяйства как специфическая подсистема общественного воспроизводства в экономике России // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер. Экономика и менеджмент. 2011. № 8. С. 6–12.

46. Долголюк А. А. Сибирские строители в 1946–1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. 471 с.

47. Дондоков З. Б.-Д., Борисов Г. О. Хозяйственное освоение зоны БАМа: проблемы и перспективы комплексного развития севера Байкальского региона // Региональная экономика: теория и практика. 2015. № 48(423). С. 15–25.

48. Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. Москва: Статистика, 1980. 184 с.

49. Журавлев С. В., Гронов Ю. Мода по плану: история моды и моделирования одежды в СССР. 1917–1991. Москва: Изд-во ИРИ РАН, 2013. 494 с.

50. Загорский Б. М. Социалистическое соревнование на Байкало-Амурской магистрали. Москва: Транспорт, 1980. 112 с.

51. Здравоохранение Дальнего Востока России в условиях рыночных реформ: монография / В. Г. Дьяченко, В. Б. Пригорнев [и др.]; под общей редакцией В. Г. Дьяченко. Хабаровск: Изд-во ДВГМУ, 2013. 687 с.

52. Зобнин Ю. В. Исследования сотрудников кафедры госпитальной терапии и академической группы К. Р. Седова в зоне строительства Байкало-Амурской магистрали // Сибирский медицинский журнал. 2006. № 2. С. 90–96.

53. Ильин А. Ю. Городское хозяйство Тамбова в 70–80-е годы XX в.: рассказывают руководители. Тамбов: Изд-во Чеснокова А. В., 2013. 209 с.

54. История Бурятии: в 3-х т. Т. 3. XX–XXI вв. / ответственный редактор Б. В. Базаров. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2011. 461 с.

55. Ишмуратов Б. М. Сибирь в российской и мировой перспективе (очерк социально-экономической и политической географии). Иркутск: Оттиск, 2003. 168 с.

56. К истории строительства Байкало-Амурской магистрали: тезисы докладов всесоюзной научной конференции «История строительства Байкало-Амурской магистрали» / ответственный редактор И. И. Комогорцев. Новосибирск, 1984. 188 с.

57. Кибалов Е. Б., Быкадоров С. А. Транссиб и БАМ: системный взгляд на проблему повышения конкурентоспособности // ЭКО. 2016. № 1(499). С. 5–25.

58. Кин А. А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. № 1(16). С. 57–66.

59. Кирилова Н., Мельнер Г. Социально-экономические проблемы хозяйственного освоения зоны БАМа // Социалистический труд. 1982. № 1. С. 101–106.

60. Комсомол Бурятии: история и современность / ответственный редактор Г. Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1986. 112 с.

61. Коршняк Ю. И., Нечитайло С. И., Меркешкин Б. А. Этапы становления и развития медицины и здравоохранения на Байкало-Амурской магистрали // Управление здравоохранением. 2014. № 2(40). С. 56–61.

62. Куклина В. В., Красноштанова Н. Е. Цепная реакция инфраструктурного развития и ее локальные социальные последствия: случай западного участка БАМа // Россия и АТР. 2021. № 1(111). С. 125–145.

63. Куренкова Г. В., Дьякович М. П., Лемешевская Е. П. Методические подходы к оценке профессионального риска работников железнодорожных тоннелей // Сибирский медицинский журнал. 2013. Т. 122, № 7. С. 36–40.

64. Куренкова Г. В., Лемешевская Е. П. Концептуальный подход к учету индивидуальных доз облучения радоном рабочих железнодорожных тоннелей // Экология человека. 2013. № 2. С. 14–21.

65. Лазина Л. Л. Занятость женщин в зоне БАМа // Социологические исследования. 1984. № 1. С. 74–76.

66. Лебина Н. Б. Пассажиры колбасного поезда: этюды к картине быта российского города (1917–1991). Москва: Новое литературное обозрение, 2019. 574 с.

67. Ложкина Н. Н. Особенности бытового обслуживания населения национальных регионов Сибири в 1965–1975 гг. (на примере Горно-Алтайской автономной области) // Вестник Томского государственного университета. 2011. № 1(13). С. 63–66.

68. Ляпина О. П., Усикова О. В. Исторический аспект и проблемы современного состояния системы охраны труда в Российской Федерации // Сиббезопасность–СПАССИБ. 2014. № 1. С. 122–123.

69. Майер В. А. Пути совершенствования адаптации рабочих на строительстве Байкало-Амурской магистрали // Социальные проблемы миграции. Москва: Изд-во ИСИ АН СССР, 1976. С. 179–184.

70. Медведева Л. М. Железнодорожный транспорт российского Дальнего Востока на этапе актуализации развития регионального экономического потенциала // Клио. 2020. № 5(161). С. 105–110.

71. Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.). Москва: Наука, 1988. 144 с.

72. Митрофанова И. В., Жуков А. Н. Инфраструктурные мегапроекты Транссиб и БАМ: второе рождение // Вестник Южного научного центра. Т. 10. 2014. № 1. С. 79–89.

73. Неволина А. Д., Самуйлов В. М. Развитие и модернизация железнодорожной инфраструктуры Транссиба и БАМ // Инновационный транспорт. 2015. № 2. С. 27–30.

74. Нерар Ф.-К. Накормить строителей социализма: общественное питание в СССР эпохи первых пятилеток (1928–1935 гг.) // Российская история. 2016. № 1. С. 84–97.

75. Номогоева В. В., Шойдонова А. М. Студенческие стройотряды на социалистических стройках Сибири: опыт советско-монгольского сотрудничества // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2019. № 4. С. 159–160.

76. Орлов И. Б. Советский сервис: сущностные характеристики и границы отрасли // Сервис в России и за рубежом. 2011. № 7. С. 36–48.

77. Перцев В. А. Бытовое обслуживание населения Центрального Черноземья в 1960–1980-е годы // Вестник ВГУ. Сер. История, политология. Социология. 2007. № 2. С. 48–58.

78. Петербуржцев В. Перспективы комплексного развития БАМа. О генеральной схеме районной планировки зоны влияния БАМ, разработанной институтом Гипрогор Госстроя РСФСР // Архитектура СССР. 1976. № 11. С. 2–8.

79. Поворознюк О. А. Постсоветская инфраструктура: политика идентичности и эмоций на БАМе // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 31–45.

80. Поворознюк О. А., Крылов И. В. Жизнь БАМа. Вена: Институт культурной и социальной антропологии Венского университета, 2020. 76 с.

81. Поворознюк О. А. Забайкальские эвенки: социально-экономические и культурные трансформации в XX–XXI вв. Москва: Изд-во ИЭА РАН, 2011. 350 с.

82. Прищепа А. И. Строительство учреждений культуры в Сургуте в 1960–1980-е гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: в 2-х ч. Ч. 1. Тамбов: Грамота, 2016. № 4(66). С. 143–145.

83. Разработка и реализация проектов экономической и социальной модернизации Сибири в XX веке / А. А. Долголюк, В. И. Исаев, Н. А. Куперштох, В. Ю. Малов, Р. Е. Романов, О. В. Тарасова, А. И. Тимошенко; Институт истории СО РАН. Новосибирск, 2015. 237 с.

84. Рафикова С. А. Живая история повседневности: сибирские горожане в 1960-е годы. Красноярск: Изд-во СибГУ им. М. Ф. Решетнева, 2019. 482 с.

85. Рафикова С. А. Стратегии продовольственного обеспечения и тип питания сибирских горожан в 1960-е годы // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: в 4-х ч. Ч. 1. Тамбов: Грамота, 2011. № 5(11). С. 169–172.

86. Регион БАМ: концепция развития на современном этапе / под редакцией А. Г. Гранберга, В. В. Кулешова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. 212 с.

87. Региональные проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ. Владивосток, 1982. 130 с.

88. Рер А. Поселок Ния (Грузинская) в годы Грузстройбама (1975–1982): коммеморация и воспоминания бывших работников и нынешних жителей [перевод с английского А. В. Мочневой] // Сибирь: контексты настоящего: сборник материалов международных конференций молодых исследователей Сибири / составитель М. Я. Рожанский. Иркутск: Изд-во Центра независимых социальных исследований, 2016. С. 225–240.

89. Розанов И. С., Пекер Я. Д. Проблемы совершенствования поселков для строителей БАМа // Транспортное строительство. 1978. № 12. С. 18–21.

90. Рубан В. А., Метелева М. А. Проблемы социально-экономического развития регионов территориально-отраслевой системы проекта модернизации Байкало-Амурской магистрали // Transport Business in Russia. 2017. № 3. С. 12–14.

91. Санжиева Т. Е. Завершение строительства Бурятского участка БАМа // Вестник Бурятского университета. Сер. 4. История. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2002. Вып. 5. С. 110–120.



92. Север и северяне. Современное положение коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России / ответственные редакторы Н. И. Новикова, Д. А. Функ. Москва: Изд-во ИЭА РАН, 2012. 204 с.

93. Симанова О. С. Реализация законодательных норм в развитии городской службы быта Ставрополя–Тольятти в 1960-е гг. // Вектор науки ТГУ. Сер. Юридические науки. 2017. № 1(28). С. 90–97.

94. Собченко М. С., Черкашин Н. К. [и др.]. Проектирование и строительство временных поселков на БАМе // Транспортное строительство. 1976. № 8. С. 16–18.

95. Социально-экономические проблемы строительства БАМа. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1980. 154 с.

96. Социальные проблемы строительства БАМ / ответственный редактор В. И. Бойко. Новосибирск: СО АН СССР, Ин-т истории, филологии и философии, 1977. 162 с.

97. Социальные проблемы труда, духовного роста, быта и досуга строителей Бурятского участка БАМ: тезисы докладов научно-практической конференции / ответственный редактор Д. Д. Лубсанов. Северобайкальск, 1979. 36 с.

98. Старин Б. С. Социалистическое соревнование строителей БАМа 1974–1984 гг. Новосибирск: Наука, СО, 1987. 210 с.

99. Стась И. Н. От поселков к городам и обратно: история градостроительной политики в Ханты-Мансийском округе (1960-е — начало 1990-х гг.). Сургут: Дефис, 2016. 258 с.

100. Тихонова Г. И., Чуранова А. Н., Горчакова Т. Ю. Производственный травматизм как проблема социально-трудовых отношений в России // Проблемы прогнозирования. 2012. № 3. С. 103–118.

101. Тищенко О. В. Особенности освоения и наращивания производственных мощностей строительного комплекса Иркутской области в 1950–1980 гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2010. № 2. С. 87–92.

102. Тында: от оленьих троп до столицы БАМа / составитель В. Гузий. Новосибирск: Наука, 2003. 310 с.

103. Урожаева Т. П. Проблемы охраны труда на промышленных предприятиях Иркутской области в 1990-е годы // Вестник НГУ. Сер. История, филология. 2016. Т. 15, № 8. С. 170–179.

104. Федин В. М. Ведущая сила БАМа. Партийное руководство строительством БАМ. Хабаровск, 1984. 215 с.

105. Халбаева М. М. Бурятия в 1960–1990 гг.: тенденции и противоречия социально-экономического развития. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 1999. 208 с.

106. Халбаева М. М. Промышленное развитие Бурятии: опыт и проблемы 70-х годов. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1993. 148 с.

107. Цыкунов Г. А. Моногорода Иркутской области: современное состояние // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27, № 2. С. 140–145.

108. Цыкунов Г. А. Братско-Усть-Илимский комплекс как образец советской плановой экономики // Историко-экономические исследования. 2013. Т. 14, № 1–2. С. 96–106.

109. Школы на трассе БАМа: из опыта работы / составитель А. И. Астахов. Москва: Просвещение, 1980. 136 с.

110. Юрчак А. Это было навсегда, пока не кончилось. Последнее советское поколение. Москва: Новое литературное обозрение, 2014. 661 с.

111. Bethkenhagen J. Ost-West-Zusammenarbeit im Energie- und Umweltbereich // Osteuropa. Stuttgart, 1988. № 7/8. S. 648.

112. Chernyshova N. Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era. London: Routledge, 2013. P. 17.

113. Dellenbrandt J. Ä. Sibirien als Gegenstand der sowjetischen Regionalpolitik // Leptin, G. Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem. Berlin: Berlin-Verlag Spitz, 1986. S. 75–88.

114. Grützmacher J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München: R. Oldenbourg Verlag, 2012. 503 s.

115. Karger A. БАМ-Baikal-Amur-Eisenbahnmagistrale. “Jahrhundertwerk” im sowjetischen Osten // Geographische Rundschau. Braunschweig, 1980. № 2. S. 10–18.

116. Knabe B. Die Baikal-Amur Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres Umlandes // Osteuropa. 1984. № 34. S. 426–439.

117. Knabe B. Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn. Teil III. Köln: Carl Hanser Verlag, 1977. 115 s.

118. Kuklina V., Povoroznyuk O., Saxinger G. Power of Rhythms — Trains and Work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia // Polar Geography. 2019. No. 42(1). P. 18–33.

119. North R. N. The Far Eastern Transport System // Rodgers A. The Soviet Far East. Geographical Perspectives on Development. London; New York: Routledge, 1990. S. 184–224.

120. Povoroznyuk O. Social Dynamics and Sustainability of BAM Communities: Migration, Competition for Resources, and Intergroup Relations // New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions/ Ed. by M. Laruelle. New York: Routledge, 2017. P. 133–157.

121. Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline Memories and Emotions of a Socialist Construction Project // Sibirica. 2019. Vol. 18. No. 1. P. 22–52.

122. Röhr A. Die Bajkal-Amur Magistrale. Geschichte eines sibirischen Raumerschließungsprojektes. Berlin: Logos Verlag, 2012.

123. Schweitzer, P. and Povoroznyuk, O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad // Social Anthropology. 2019. No. 27(2). P. 236–252.

124. Schweitzer, P., Povoroznyuk, O., Schiesser, S. Beyond Wilderness: towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North. The Polar Journal. No. 2017. 7(1). P. 58–85.

125. Ward Chr. J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009. 256 p.

126. Wein N. Die aktuellen Strategien der Sibirienschließung // Die Erde. Berlin, 1988. № 3. S. 147–162.

127. Wein N. Die aktuellen Strategien der Sibirienschließung // Die Erde. Berlin, 1988. № 3. S. 147–162.

128. Whiting A. Siberian Development and Fast Asia. Threat or Promise? Stanford: Stanford University Press, 1981. 276 p.

### *Диссертации и авторефераты*

1. Андреев С. З. Деятельность КПСС по воспитанию советского патриотизма и социалистического интернационализма строителей Байкало-Амурской магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / С. З. Андреев. Ленинград, 1985. 230 с.

2. Аршба Л. Н. Экономическая оценка эффективности стратегий развития Байкало-Амурской магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / Л. Н. Аршба. Новосибирск, 2005. 168 с.

3. Афанасьева И. П. Особенности социально-демографических процессов в городском населении Бурятии в 60–80-е гг. XX в.: исторический аспект: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / И. П. Афанасьева. Улан-Удэ, 2004. 162 с.

4. Борейко А. Н. Гигиеническая оценка условий труда и риска нарушения здоровья работников Северо-Муйского тоннеля БАМа: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата медицинских наук: 14.02.01 / А. Н. Борейко. Иркутск, 2011. 22 с.

5. Боханов П. П. Партийное руководство интернациональным воспитанием трудящихся на стройках Восточной Сибири (1971–1980 гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / П. П. Боханов. Иркутск, 1984. 234 с.

6. Бузало В. И. Ударные комсомольские стройки — школа братского единения и дружбы советских народов (на материалах Украинской ССР. 1971–1975 гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / В. И. Бузало. Киев, 1984. 215 с.

7. Васин В. В. Комсомол — опора партии в формировании и сплочении трудовых коллективов на строительстве БАМ: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / В. В. Васин. Иркутск, 1980. 224 с.

8. Ващук А. С. Социальная политика в СССР и её реализация на Дальнем Востоке (1945 г. — конец 80-х годов): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / А. С. Ващук. Владивосток, 1998. 592 с.

9. Винокуров И. И. Эвенки зоны Байкало-Амурской магистрали: историко-демографический аспект, 1976–1990 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / И. И. Винокуров. Якутск, 1994. 164 с.

10. Власов Г. П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1970–1980 гг.: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / Г. П. Власов. Иркутск, 1999. 430 с.

11. Власов Л. Г. Новый район освоения: исторический опыт, уроки: по материалам западного участка БАМа, 1970–1980-е гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Л. Г. Власов. Улан-Удэ, 2004. 184 с.

12. Волковский Н. Л. Печать и строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.10 / Н. Л. Волковский. Ленинград, 1989. 260 с.

13. Володин С. Ф. Роль партийно-комсомольской печати в борьбе за выполнение плана строительства БАМа: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / С. Ф. Володин. Москва, 1987. 215 с.

14. Гордеева О. Г. Совершенствование деятельности культурно-просветительных учреждений по организации досуга населения в регионе Байкало-Амурской магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук: 13.00.05 / О. Г. Гордеева. Ленинград, 1990. 261 с.

15. Гордиенко А. А. Перспективная социальная ориентация и приживаемость молодежи в районах нового освоения: на примере строительства БАМа: диссертация на соискание ученой степени кандидата философских наук: 09.00.02. Новосибирск, 1981. 180 с.

16. Данильченко А. П. Сооружение Байкало-Амурской магистрали – патриотический подвиг советского народа: на примере участия трудящихся УССР: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / А. П. Данильченко. Киев, 1983. 230 с.

17. Дашкевич Л. В. Руководство партийных организаций Восточной Сибири строительством и дальнейшим развитием новых социалистических городов в годы восьмой пятилетки: 1966–1970 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / Л. В. Дашкевич. Иркутск, 1979. 220 с.

18. Деревянко А. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.): исторический опыт: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / А. П. Деревянко. Владивосток, 1984. 459 с.

19. Еланцева О. П. Деятельность КПСС по коммунистическому воспитанию строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / О. П. Еланцева. Ленинград, 1982. 218 с.

20. Еланцева О. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 30-е — начало 50-х годов: исторический опыт: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / О. П. Еланцева. Владивосток, 1996. 480 с.

21. Жарикова Т. А. Роль советской периодической печати в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1984 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Т. А. Жарикова. Владивосток, 1987. 217 с.

22. Ильин С. В. Деятельность Ленинского комсомола по развитию трудовой и общественно-политической активности молодежи на строительстве Байкало-Амурской магистрали в 1974–1984 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / С. В. Ильин. Иркутск, 1989. 250 с.

23. Казарин В. Н. Партийное руководство комсомолом на Всесоюзных ударных стройках Восточной Сибири в период между XXIV и XXVI съездами КПСС: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / В. Н. Казарин. Иркутск, 1986. 245 с.

24. Карпенко Э. Н. Формирование кадров рабочих-строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1984 годы: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Э. Н. Карпенко. Москва, 1987. 182 с.

25. Королева Т. М. История движения студенческих отрядов Иркутской области (1960–1980-е гг.): диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02. Иркутск, 2006. 270 с.

26. Кочев Е. В. Партийное руководство строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1985 гг.: на материалах Хабаровского края и Амурской области: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / Е. В. Кочев. Москва, 1988. 236 с.

27. Кузина И. Г. Материальное благосостояние и культурный уровень строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в 1974–1984 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / И. Г. Кузина. Владивосток, 1989. 235 с.

28. Кузнецова Я. А. Бурятская АССР в условиях инвестиционного роста: 1970–1980-е гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Я. А. Кузнецова. Новосибирск, 2008. 164 с.

29. Лавриненко В. Г. Ленинский комсомол в борьбе за выполнение решений КПСС о строительстве Байкало-Амурской магистрали, 1974–1980 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / В. Г. Лавриненко. Москва, 1983. 197 с.

30. Лесков В. А. Деятельность Советов народных депутатов в зоне строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / В. А. Лесков. Москва, 1980. 193 с.

31. Ломакин К. В. Проблемы промышленного освоения восточных районов РСФСР в западногерманской историографии: начало 50-х — конец 80-х гг. XX века: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.09 / К. В. Ломакин. Омск, 2002. 163 с.

32. Медведева Л. М. Кадры рабочих и служащих Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: 1974–1980 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Л. М. Медведева. Владивосток, 1983. 208 с.

33. Панюшкина Т. С. История строительства Байкало-Амурской магистрали (1974–1984 гг.) в освещении англо-американской общественно-политической литературы: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Т. С. Панюшкина. Владивосток, 1988. 200 с.

34. Пахомов К. А. Оценка ожидаемой эффективности капитальных вложений в создание уникальных искусственных сооружений на железных дорогах: на примере Северо-Муйского тоннеля: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / К. А. Пахомов. Новосибирск, 2002. 227 с.

35. Пинчук К. А. Исследование распределения и мониторинг ратона в Северомуйском железнодорожном тоннеле на трассе Байкало-

Амурской магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата геолого-минералогических наук: 25.00.36 / К. А. Пинчук. Иркутск, 2012. 133 с.

36. Платонова Н. М. Молодежная политика на Дальнем Востоке России в 70-е — первой половине 80-х годов XX века: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Н. М. Платонова. Комсомольск-на-Амуре, 2006. 200 с.

37. Погосян Э. В. Ленинский комсомол — активный помощник партии по мобилизации молодежи на сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: по материалам республик Закавказья: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / Э. В. Погосян. Ереван, 1986. 187 с.

38. Реут Г. А. Ведомственные населенные пункты Министерства среднего машиностроения СССР в Сибири (1949–1991 гг.): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / Г. А. Реут. Красноярск, 2014. 600 с.

39. Рубцов С. Н. Трудовой потенциал промышленности Восточной Сибири: формирование и использование в 1955–1985 гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.02 / С. Н. Рубцов. Москва, 1999. 61 с.

40. Савватеев А. В. Оценка и сравнение стратегий развития новых хозяйственных комплексов: на примере «региона БАМ диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.05 / А. В. Савватеев. Новосибирск, 1998. 200 с.

41. Старин Б. С. Развитие социалистического соревнования строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Б. С. Старин. Новосибирск, 1984. 213 с.

42. Сущевич В. А. Трудовая и общественно-политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1984 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / В. А. Сущевич. Владивосток, 1986. 267 с.

43. Тимошенко В. П. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по осуществлению шефства над строительством Байкало-Амурской магистрали, 1974–1984: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / В. П. Тимошенко. Новосибирск, 1987. 262 с.



44. Тихомиров В. А. Печать как средство совершенствования советского образа жизни: на примере областных и краевых партийных газет зоны БАМа, 80-е годы: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / В. А. Тихомиров. Москва, 1988. 191 с.

45. Тихонов А. Л. Исторический опыт реализации государственной жилищной политики в городах Бурятии в конце 1950–1991 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / А. Л. Тихонов. Улан-Удэ, 2016. 184 с.

46. Тищенко О. В. История развития строительного комплекса Иркутской области: 1950–1980-е гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / О. В. Тищенко. Иркутск, 2005. 224 с.

47. Урожаева Т. П. Миграция и адаптационные процессы в новых городах Иркутской области в 1970–1980-е годы: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Т. П. Урожаева. Иркутск, 2013. 348 с.

48. Федин В. М. КПСС — организатор строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1983 гг.: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук: 07.00.01 / В. М. Федин. Новосибирск, 1984. 466 с.

49. Филимонова М. И. Деятельность партийных организаций по подготовке рабочих в новых производственных коллективах, 1976–1980 гг.: на материалах БАМа, Ангаро-Енисейского, Канско-Ачинского и Саянского комплексов: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / М. И. Филимонова. Москва, 1981. 204 с.

50. Фролов А. Н. Формирование трудовых коллективов на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1974–1989 гг.: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / А. Н. Фролов. Новосибирск, 1991. 232 с.

51. Черкасов Г. А. Партийное руководство коммунистическим воспитанием строителей и железнодорожников Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / Г. А. Черкасов. Новосибирск, 1987. 232 с.

52. Чернова Ю. В. Новые города Иркутской области, 1950–1980 гг.: историческое исследование: диссертация на соискание ученой

степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Ю. В. Чернова. Иркутск, 2001. 255 с.

53. Чудный В. П. КПСС — организатор братского сотрудничества советских республик на строительстве Байкало-Амурской магистрали: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.01 / В. П. Чудный. Киев, 1986. 203 с.

54. Шинковская Н. В. Деятельность Советов Дальнего Востока по освоению зоны Байкало-Амурской магистрали в период строительства железнодорожного комплекса (1974–1980): на материалах Амурского и Хабаровского края: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук: 07.00.02 / Н. В. Шинковская. Владивосток, 1983. 217 с.

55. Roberts J. A. The Anti-Imperialist Empire: Soviet Nationality Policies under Brezhnev: PhD Dissertation / J. A. Roberts; West Virginia University. Morgantown, 2014. 322 p.

56. Ward Chr. J. “Path to the Future” or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984: PhD Dissertation / Chr. J. Ward. Chapel Hill: University of North Carolina, 2002. 281 p.

## ТАБЛИЦЫ

Таблица 1

Перечень железнодорожных станций БАМа  
и шефских коллективов

Станция	Населенный пункт	Шефствующий коллектив
<i>Иркутская область</i>		
Лена	Усть-Кут	СМУ СтавропольБАМстрой, СМУ КраснодарБАМстрой
Таюра (Звездная)	Звездный	ССМП АрмстройБАМ
Небель	Небель	–
Ния	Ния	ССМП ГрузстройБАМ
Киренга	Магистральный	СМП Донской
Окунайский	Окунайский	–
Улькан	Улькан	ССМП АзербайджанБАМстрой
Умбелла	Умбелла	–
Кунерма	Кунерма	ЧеченБАМстрой, ДагестанБАМстрой, ОсетинБАМстрой
<i>Бурятская АССР</i>		
Северобайкальск	Северобайкальск	ПМК ЛенинградБАМстрой
Нижнеангарск	Нижнеангарск	–
Ангоя	Ангоя	ССМП АзербайджанБАМстрой
Кичера	Кичера	СМУ Эстония треста Таллинстрой
Уоян	Новый Уоян	СМП ЛитваБАМстрой
Тоннельный	Тоннельный	–
Северомуйск	Северомуйск	–
Муякан	Муякан	СМП БелБАМстрой
Кюхельбекерская	Янчукан	ССМП АрмстройБАМ
Таксимо	Таксимо	СМП БелБАМстрой, ССМП ЛатБАМстрой
<i>Читинская область</i>		
Куанда	Куанда	ССМП УзБАМстрой
Леприндо	Леприндо	ССМП УзБАМстрой
Чара	Новая Чара	ССМП КазахБАМстрой
Икабья	Икабья	ССМП ГрузстройБАМ
<i>Якутская АССР</i>		
Хани	Хани	–
<i>Якутская АССР (АЯМ)</i>		
Беркакит	Беркакит	СМП Кузбасшахтострой
Золотинка	Золотинка	–
<i>Амурская область (АЯМ)</i>		
Муртыгит	Муртыгит	СМП № 2 г. Воронеж
Беленькая	Беленькая	СМП ГорькийБАМстрой

Станция	Населенный пункт	Шефствующий коллектив
Могот	Могот	СМП ГорькийБАМстрой
<i>Амурская область</i>		
Олекма	Олекма	–
Юктали (Усть-Нюкжа-2)	Усть-Нюкжа	Челябинскстрой
Дюгабуль	Дюгабуль	Пермьстрой
Чильчи	Чильчи	–
Лопча	Лопча	–
Ларба	Ларба	Туркменминстрой
Кувькта	Кувькта	СМП Свердловск
Хорогочи	Хорогочи	СМП Свердловск
Тында	Тында	УС Главмосстрой, СУ-57 Главмосинжстрой
Маревая	Маревый	СМУ БАМстрой треста Главприок- строй
Дипкун	Дипкун	ССМП Подмосковье
Тутаул	Тутаул	ССМП Подмосковье
Баралус	Баралус	ССМП Подмосковье
Верхнезейск	Верхнезейск	СМУ БАМстрой треста Главбашстрой
Ижак	Ижак	ГлавУльяновскстрой
Огорон	Огорон	–
Тунгала	Тунгала	СМП НовосибирскБАМстрой
Дугда	Дугда	ССМП Молдавстрой
Февральск	Февральск	ГлавКрасноярскстрой
<i>Хабаровский край</i>		
Этеркан	Этеркан	СМУ КуйбышевБАМстрой
Алонка	Алонка	ССМП Молдавстрой
Ургал-2 (Новый Ургал)	Новый Ургал	ССМП Укрстрой
Ургал-1	Ургал	–
Солони	Солони	ССМП Таджикистрой
Сулук	Сулук	СМП ХабаровскстройБАМ треста Дальтранстрой
Герби	Герби	ССМП Саратовстрой
Федькин Ключ	Федькин Ключ	ССМП Саратовстрой
Джамку	Джамку	СМУ Бамстрой треста Волгоградтяж- строй
Амгунь	Амгунь	СМП ПензастройБАМ
Меунчик	Меунчик	СМП ПензастройБАМ
Постышево	Березовый	СМП НовосибирскБАМстрой
Эворон	Эворон	СМП Алтай-БАМ Главалтайстройка
Хурмули	Хурмули	СМП ТамбовстройБАМ

Таблица 2

## Выполнение плана по капвложениям по объектам жилищного строительства, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983			
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	
Всего	16162	18817	116,4	34306	20357	59,3	33600	33620	100,1	31350	43830	139,8	27300	40607	148,7	35550	43296	121,8	39740	42514	106,9	30390	36126	118,9	
Усть-Кут – Байкальский тоннель	1531	2463	161,9	5170	3738	72,3	5370	5458	101,6	4185	4218	100,7	2721	3386	124,4	6580	8897	135,2	6810	7461	109,6	7450	8593	115,3	
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	245	71	29	5350	3469	64,8	1690	6139	363,3	1614	8090	501,2	2779	7689	276,7	6500	7626	117,3	3510	6620	188,6	1250	2337	186,9	
Нижнеангарск – Чара	-	-	-	-	-	-	-	-	-	500	100	20	700	993	141,9	4340	5475	126,2	8085	6633	82	11930	10364	86,9	
Чара – Тында	443	425	95,9	1519	671	44,2	940	1118	118,9	1560	1189	76,2	280	1952	697,1										
Тында – Червинка	1200	1026	85,5	1350	317	23,5	1190	80	6,7	500	1136	227,2	2500	3195	127,8	2000	3854	192,7	3370	5568	165,2	2210	1697	76,8	
Червинка – Ургал	2817	5378	190,8	3927	3434	87,4	4130	4237	102,6	3968	6662	167,8	4460	8330	186,8	6040	7050	116,7	7170	7908	110,3	12970	11745	90,6	
Ургал – Дуки/Березовка	700	891	127,3	1454	1038	71,3	1840	2416	131,3	3200	3734	116,6	3819	5232	137	2500	3505	140,2	2265	2783	122,9	3550	2913	82	
Дуки/Березовка – Комсомольск	350	-	-	-	-	-	2520	1848	73,3	2170	1617	74,5	2721	2080	76,4	1380	1756	127,2	2335	1071	45,9	1250	2054	164,3	
Узел Тынды	4286	5683	133,2	7004	3329	47,5	5410	7322	135,3	4696	8019	170,7	3350	4331	129,3	4000	3691	92,2	4946	4032	81,5	2580	1656	64,2	
Бам – Тынды	3081	2390	77,6	3537	2467	69,7	920	1352	146,9	104	134	128,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Тынды – Беркаит	1539	490	31,8	4295	1894	44,1	9590	3650	38,1	8853	8931	100,8	3970	3419	86,1	2210	1442	65,2	1250	438	35	-	-	-	

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 70; Д. 27. Л. 130; Д. 44. Л. 19; Д. 61. Л. 18; Д. 88. Л. 18; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 21; Д. 653а. Л. 21; Д. 804а. Л. 23.

Таблица 3

## Выполнение плана строительно-монтажных работ по объектам жилищного строительства, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Всего	14028	16100	114,3	24979	16026	64,2	27930	25833	92,5	21930	30653	139,7	19900	27105	136,2	28710	29350	102,2	32110	29802	92,8	22730	25890	113,9
Усть-Кут – Байкальский тоннель	1421	2308	162,4	3583	2549	71,1	4570	4587	100,4	3308	3306	99,9	1533	2764	180,3	5150	6084	118,1	5400	5596	103,6	7050	9071	128,7
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	200	71	35,5	3446	1823	52,9	1140	3569	313,1	1190	3857	324,1	1857	4282	230,6	4270	3973	93	3190	3492	109,5	3060	4237	138,5
Нижнеангарск – Чара	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300	100	33,3	500	923	184,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Чара – Тында	295	425	144,1	1722	243	33,7	640	724	113,1	839	795	94,7	230	1483	644,8	3600	4144	115	6995	5456	78	5980	5169	86,4
Тында – Червинка	900	1026	114	687	317	46,1	850	62	7,3	400	385	96,2	1900	1300	68,4	1860	2442	131,3	3150	3499	111,1	3510	5153	146,8
Червинка – Ургал	2740	4771	174,1	3272	3131	95,7	3820	3879	101,5	3357	5468	162,8	3529	5887	166,8	5770	5223	90,5	6005	6158	102,5	2250	4092	181,9
Ургал – Дуки/Березовка	540	891	165	1138	959	84,2	1560	2265	145,2	2770	3251	117,3	3098	3675	118,6	2320	2532	109,1	1900	2306	124,4	1600	1615	100,9
Дуки/Березовка – Комсомольск	300	-	-	500	-	-	2180	1818	83,4	1800	1177	65,3	1981	1717	86,7	1270	1438	113,2	1390	745	53,6	760	641	85,5
Узел Тында	3914	3731	95,3	4046	3308	81,6	3770	5212	138,3	2554	5337	208,9	2042	2428	118,9	2550	2491	97,7	3210	2172	67,7	3060	2424	79,2
Бам – Тында	2563	2387	93	3432	2189	63,8	800	811	101,4	484	104	123,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тында – Беркаит	1150	490	42,6	4153	1507	36,3	8600	2906	33,8	5328	6873	128,9	3230	2646	81	1920	1023	53,3	870	378	43,4	110	100	90,9

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 70; Д. 27. Л. 130; Д. 44. Л. 19; Д. 61. Л. 18; Д. 88. Л. 18; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 21; Д. 653а. Л. 21; Д. 804а. Л. 23.

Таблица 4

## Выполнение плана по капвложениям по объектам коммунального строительства, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Всего	12911	13527	104,8	17992	24672	137	23500	21895	93,2	33260	30000	90,1	36300	28732	79,2	40890	29908	73,1	36400	36629	100,6	32740	29791	90,9
Усть-Кут – Байкальский тоннель	2600	826	31,8	1640	3366	205	35000	4329	123,7	5260	5688	108,1	7229	7107	98,3	10860	8215	75,6	4600	1621	35,2	7450	8593	115,3
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	205	320	156,1	1070	906	84,2	1400	190	13,6	2638	505	19,1	3917	934	23,8	1600	1657	103,6	2250	1310	58,2	1250	2337	186,9
Нижнеангарск – Чара	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9730	5021	51,6	12200	9970	81,7	11930	10364	86,9
Чара – Тында	338	686	202,9	2222	542	24,4	1300	921	70,9	2165	1378	63,6	2685	2588	96,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тында – Червинка	-	-	-	447	637	142	600	884	147,3	700	1339	191,2	900	796	88,4	1710	1023	59,8	1500	1984	132,3	2210	1697	76,8
Червинка – Ургал	2862	2677	93,5	1755	2784	158	2500	3302	132,1	4490	5900	131,4	4640	6289	135,5	4500	3694	82	6240	7558	121,2	4800	4967	103,5
Ургал – Дуки/Березовка	-	-	-	310	-	-	600	675	112,5	3510	1640	46,7	2400	2203	91,8	3390	3659	107,9	3430	5636	164,3	3550	2913	82
Дуки/Березовка – Комсомольск	-	-	-	-	-	-	950	311	32,7	3430	778	22,6	4029	2778	68,9	3720	2633	70,8	1500	2622	174,8	1250	2054	164,3
Узел Тында	2260	3202	141,7	4768	10727	224,9	5000	6983	139,7	6694	8781	131,1	7600	4852	63,8	5200	4006	77	4630	5637	121,7	2580	1656	64,2
Бам – Тында	2385	4306	180,5	3166	3410	107,7	550	884	160,7	46	26	56,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тында – Беркамит	2261	1510	66,8	2594	2300	88,7	7100	3416	48,1	4327	3956	91,6	2900	1185	40,9	180	-	-	50	291	582	-	-	-

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 71; Д. 27. Л. 132; Д. 44. Л. 20; Д. 61. Л. 19; Д. 88. Л. 19; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 25; Д. 653а. Л. 22; Д. 804а. Л. 23.

Таблица 5

## Выполнение плана строительно-монтажных работ по объектам коммунального строительства, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Всего	10802	3221	122,4	12064	16799	139,2	19950	16814	84,3	26830	22649	84,4	27450	21534	78,4	28160	22481	79,8	29100	27828	95,6	26920	24302	90,3
Усть-Кут – Байкальский тоннель	1899	826	43,5	1136	2291	201,7	30000	3638	121,3	4881	4458	91,3	5500	5798	105,4	8040	6671	82,9	3900	1213	31,1	6020	6471	107,5
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	165	218	132,1	705	906	128,5	1220	190	15,6	1884	425	22,5	2838	584	20,6	790	976	123,5	1800	942	52,3	1050	1377	131,1
Нижнеангарск – Чара	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6220	3679	59,1	9735	8761	89,9	9880	8393	84,9
Чара – Тында	243	686	282,8	1100	542	49,3	1130	588	52	1784	921	51,6	2380	2588	108,7									
Тында – Червинка				215	281	130,7	500	714	142,8	500	459	91,8	500	323	64,6	940	680	72,3	1200	1257	104,8	1650	1530	92,7
Червинка – Ургал	2733	2618	95,8	1380	2594	187,9	2100	2753	131,1	3620	5117	141,3	3476	4603	132,4	3250	2610	80,3	4745	5883	123,9	3950	4475	113,3
Ургал – Дуки/Березовка	-	-	-	100	-	-	500	593	118,6	3000	1284	42,8	2095	1589	75,8	2720	2635	96,8	2980	4673	156,8	3100	2899	93,5
Дуки/Березовка – Комсомольск	-	-	-	-	-	-	800	305	38,1	2840	735	25,8	3329	2336	70,2	3010	2159	71,7	1200	1825	152,1	850	1576	185,4
Узел Тында	2075	3202	154,3	2687	6029	224,4	4260	4749	111,5	5343	5852	109,5	6072	3302	54,4	3140	2671	85	3500	3023	86,4	2190	1070	48,9
Бам – Тында	1987	4164	209,4	2910	3026	103,9	450	520	115,6	36	25	69,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тында – Берка-кит	1700	1510	88,8	1831	1130	61,7	5990	2764	46,1	2942	3373	114,6	1260	930	73,8	50	-	-	40	251	627,5	-	-	-

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 71; Д. 27. Л. 132; Д. 44. Л. 20; Д. 61. Л. 19; Д. 88. Л. 19; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 25; Д. 653а. Л. 22; Д. 804а. Л. 23.



Таблица 6

## Выполнение плана по капвложениям по объектам народного образования и культуры, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983			
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	
Всего	3333	2186	65,6	4427	2233	50,4	4500	6323	140,5	7000	5633	80,4	9568	7796	81,5	8510	10492	123,3	6450	9841	152,6	9470	11481	121,2	
Усть-Кут – Байкальский тоннель	334	34	10,2	770	70	9	380	725	190,8	1500	1112	74,1	2070	1305	63	2830	1596	56,4	1070	1415	132,2	1430	2944	205,8	
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	60	19	31,7	60	494	-	410	282	68,8	858	240	27,9	350	263	75,1	450	721	160,2	700	1633	233	480	1077	224,4	
Нижнеангарск – Чара																390	691	177,2	840	903	107,5	2230	1972	88,4	
Чара – Тында	515	78	15,1	198	52	26,3	170	293	172,4	200	237	118,5	490	471	96,1										
Тында – Червинка				209	-	-	130	140	107,7	300	307	102,3	360	340	94,4	1000	1066	106,6	460	661	143,7	920	710	77,2	
Червинка – Ургал	240	241	100,4	972	521	53,6	650	1421	218,6	1112	1381	124,1	1900	1379	72,6	400	2364	591,0	430	1376	320	1100	1482	134,7	
Ургал – Дуки/Березовка				203	74	36,5	500	447	89,4	200	381	190,5	1000	1172	117,2	960	1717	178,8	1640	1599	95,1	1400	1669	119,2	
Дуки/Березовка – Комсомольск							30	30	100	330	336	101,8	800	210	26,3	810	666	82,2	500	700	140	500	738	147,6	
Узел Тында	1473	1364	92,6	467	162	34,7	890	2009	225,7	1660	998	60,1	2368	2362	99,7	1670	1584	94,8	770	1357	176,2	2190	2384	108,8	
Бам – Тында	510	436	84,3	611	512	83,8	-	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Тында – Берка-кит	200	20	10	943	348	36,9	1340	964	71,9	840	641	76,3	230	294	127,8	-	87	-	40	197	492,5	-	-	-	

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 72; Д. 27. Л. 133; Д. 44. Л. 22; Д. 61. Л. 21; Д. 88. Л. 21; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 24; Д. 653а. Л. 24; Д. 804а. Л. 24.

Таблица 7

## Выполнение плана строительно-монтажных работ по объектам народного образования и культуры, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983			
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	
Всего	2857	2166	75,8	3483	2037	58,5	3500	4517	29,1	5500	4356	9,2	6901	5483	79,5	6360	7752	121,9	4500	6894	153,2	7770	8286	106,6	
Усть-Кут – Байкальский тоннель	320	34	10,6	541	48	8,9	300	609	203	1100	871	9,1	1482	1065	71,9	2190	1230	56,2	600	1074	179	350	2035	150,7	
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	50	19	38	49	494	-	310	191	51,6	797	240	0,1	300	202	67,3	450	618	137,3	500	871	74,2	480	614	127,9	
Нижнеангарск – Чара															260	533	205	620	760	22,5	1780	1743	97,9		
Чара – Тында	341	78	22,9	98	52	53	140	109	77,9	197	162	2,2	290	362	124,8										
Тында – Червинка				98	-	-	100	126	126	200	106	53	270	139	51,5	750	598	79,7	390	416	06,7	640	615	96,1	
Червинка – Ургал	220	221	100,4	922	481	52,3	500	1131	26,2	763	1193	16,3	1367	972	71,1	140	1873	1337	300	1061	53,6	900	768	85,3	
Ургал – Дуки/Березовка				185	68	36,8	390	405	03,9	150	330	20	705	821	116,5	840	1237	147,2	1060	1325	125	1300	1532	117,8	
Дуки/Березовка – Комсомольск							20	28	140	300	300	00	570	179	31,4	640	545	85,1	350	487	39,1	300	412	137,3	
Узел Тында	1351	1364	100,9	232	162	56,9	700	1139	62,7	1463	661	5,1	1707	1529	89,6	1090	1056	96,9	650	730	12,3	1750	1536	87,8	
Бам – Тында	425	430	101,2	505	455	90,1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Тында – Берка-кит	150	20	13,3	853	277	32,5	1040	774	74,4	530	493	93	210	214	101,9	-	62	-	30	170	566,6	-	-	-	

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 72; Д. 27. Л. 133; Д. 44. Л. 22; Д. 61. Л. 21; Д. 88. Л. 21; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 24; Д. 653а. Л. 24; Д. 804а. Л. 24.

Таблица 8

## Выполнение плана по капвложениям по объектам здравоохранения, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983					
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%			
Всего	2595	2477	95,5	6335	3818	60,3	6000	3702	61,7	4140	2927	70,7	3000	3482	116,1	3860	1901	49,2	2000	2816	140,8	2200	2630	119,5			
Усть-Кут – Байкальский тоннель	395	387	98	920	921	100,1	450	940	208,9	255	716	280,7	380	72	18,9	790	207	26,2	120	253	210,8	760	1729	227,5			
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	40	-	-	-	-	-	-	-	-	690	-	-	554	7	1,3	650	95	14,6	540	648	120	410	1404	342			
Нижнеангарск – Чара	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	240	48	20	65	82	126,2	250	52	20,8			
Чара – Тында	204	44	21,6	161	19	11,8	90	47	52,2	75	28	37,3	145	35	24,1	-	-	-	290	-	-	70	230	328,6	210	40	19
Тында – Червинка	-	-	-	-	-	-	80	-	-	-	-	-	40	-	-	290	-	-	70	230	328,6	210	40	19			
Червинка – Ургал	831	1615	194,3	2596	1394	53,7	2220	1811	81,6	430	389	90,4	100	42	42	60	334	556	760	773	101,7	480	468	97,5			
Ургал – Дуки/Березовка	-	-	-	33	-	-	60	48	80	90	9	10	281	157	55,9	150	108	72	65	177	276,6	-	-	-			
Дуки/Березовка – Комсомольск	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70	17	24,2	250	40	16	90	9	10	65	27	41,5	150	13	8,7			
Узел Тында	1101	394	35,8	1971	1248	63,3	2900	804	27,7	2300	1607	69,8	850	1173	138	980	526	53,7	155	568	340,6	-	-	-			
Бам – Тында	24	37	154,2	486	146	30	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Тында – Берка-кит	-	-	-	168	90	53,6	200	49	24,5	230	161	70	400	1956	489	610	574	94,1	160	58	36,25	-	-	-			

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 72; Д. 27. Л. 134; Д. 44. Л. 21; Д. 61. Л. 20; Д. 88. Л. 20; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 26; Д. 653а. Л. 23; Д. 804а. Л. 25.

Таблица 9

## Выполнение плана строительно-монтажных работ по объектам здравоохранения, тыс. руб.

	1976			1977			1978			1979			1980			1981			1982			1983			
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%	
Всего	2313	2677	107,1	4034	3385	83,9	4500	3036	67,5	3470	2124	61,2	2200	2362	107,4	3080	1901	61,7	1700	2056	120,9	1850	1714	92,6	
Усть-Кут – Байкальский тоннель	370	387	104,6	640	631	98,6	380	790	207,9	211	561	265,8	285	59	20,7	670	155	23,1	100	195	195	700	1107	158	
Байкальский тоннель – Нижнеангарск	35	-	-	-	-	-	-	-	-	629	-	-	505	7	1,4	650	95	14,6	510	547	107,3	410	867	211,5	
Нижнеангарск – Чара																170	37	21,7	60	76	126,7	200	46	23	
Чара – Тында	121	44	36,4	80	19	23,8	90	28	31,1	60	14	23,3	100	24	24										
Тында – Червинка							50	-	-	-	-	-	30	-	-	250	-	-	60	145	241,7	200	32	16	
Червинка – Ургал	757	1615	213,3	1876	1285	68,5	1589	1590	100,1	260	334	128,4	78	30	38,5	40	256	625	650	595	91,5	440	330	75	
Ургал – Дуки/Березовка				27	-	-	50	40	80	80	8	10	102	114	111,8	120	78	65	60	144	240	-	-	-	
Дуки/Березовка – Комсомольск							-	-	-	60	14	23,3	120	33	27,5	80	7	12	60	19	31,7	100	10	10	
Узел Тында	1010	394	39	1095	1248	113,9	2250	542	24,1	1970	1060	53,8	680	581	85,4	620	351	56,6	140	284	2029	-	-	-	
Бам – Тында	20	37	185	153	130	84,9	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Тында – Берка-кит				163	72	44,2	100	43	43	200	133	66,5	300	1514	504,7	480	407	84,8	60	51	85	-	-	-	

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 72; Д. 27. Л. 134; Д. 44. Л. 21; Д. 61. Л. 20; Д. 88. Л. 20; ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 572а. Л. 26; Д. 653а. Л. 23; Д. 804а. Л. 25.

Таблица 10

**Объем капитальных вложений, устанавливаемый  
на 1975–1980 гг., млн руб.**

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, всего	233	471	703	721	721	721
в том числе объем строительномонтажных работ	185	375	560	600	600	600
Второй путь железнодорожной линии Тайшет – Лена, всего	17	29	47	59	59	59
в том числе объем строительномонтажных работ	15	25	40	50	50	50
Железнодорожная линия Бам – Тында, всего	29	32	24	-	-	-
в том числе объем строительномонтажных работ	25	27	20	-	-	-
Железнодорожная линия Тында – Беркакит, всего	30	50	94	110	81	-
в том числе объем строительномонтажных работ	25	43	84	95	76	-

**Источник:** Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Таблица 11

**Объем капитальных вложений, устанавливаемый  
на 1980–1988 гг., млн руб.**

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, всего	588	753	889	904	847,6	750,8	735	566	440,6
в том числе объем строительно-монтажных работ	463	613	724	738	690	614,2	589	460	355,8
Второй путь железнодорожной линии Тайшет – Лена, всего	47	63	69,9	58	55,5	45	-	-	-
в том числе объем строительно-монтажных работ	38	52,8	55,7	50	48,5	40,3	-	-	-
Железнодорожная линия Тында – Беркамит, всего	19,5	18,5	-	-	-	-	-	-	-
в том числе объем строительно-монтажных работ	16	13,1	-	-	-	-	-	-	-
Объекты производственной базы строительства (включая объекты непромышленного назначения для производственной базы Минтрансстроя и МПС), всего	61,5	75,5	77	72,4	28,5	25,1	-	-	-
в том числе объем строительно-монтажных работ	44	55,4	56,3	49	23,3	20,5	-	-	-

**Источник:** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 23 августа 1979 г. № 798 «О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Таблица 12

**Объем капитальных вложений, устанавливаемый  
на 1985–1990 гг., млн руб.**

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, всего	456,3	508,4	500,4	489,4	458,4	403,4
в том числе объем строительно-монтажных работ	390	420	411,8	401,5	375,5	336,5
Объекты вспомогательного хозяйства, всего	15	20	26	26	26	25
в том числе лимит строительно-монтажных работ	12	16	21	21	21	20
Второй путь железнодорожной линии Тайшет – Лена, всего	37,1	35	35	36	25	13
в том числе объем строительно-монтажных работ	30,5	30	30	30	21	10
Объекты производственной базы строительства, всего	33,5	28	19	12	12	12
в том числе объем строительно-монтажных работ	22,9	21,3	14,5	10,8	10,8	10,8
Шпалопропиточный завод на ст. Решоты	-	-	-	6	12	12
в том числе объем строительно-монтажных работ	-	-	-	5	10	10

**Источник:** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 12 июля 1985 г. № 651 «О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железной магистрали».

Таблица 13

**Выполнение проектных работ по генпроектировщикам  
за 1976–1977 гг., тыс. руб.**

Проектировщик	1976				1977			
	план	заключено договоров	выполнено	%	план	заключено договоров	выполнено	%
Мосгипротранс	11721	11721	9384,6	80	7445,4	7362	7312,3	99
Ленгипротранс	3570	3582,4	3324,7	93	3461	3451	3428	99
Сибгипротранс	2700	2699,4	2019,4	75	2660	2660	2553	96
Томгипротранс	2025	1976,3	1649,4	83	1369	1366,2	1200	88
Дальгипротранс	2134,5	2125,2	1654,4	78	2081,2	2047	1740	85
Киевгипротранс	13	12,4	7,6	58	-	-	-	-
Главжелдорпроект, Читинский филиал	-	-	-	-	7,7	7,7	7,7	100
Моспроект-1	615	599,2	215,4	36	792,7	785,7	748	95
Гипротранспуть	90	154,1	153	99	42,7	42,7	42,7	100
Всего	22868,5	22870	18493,9	81	17860	17721,6	17031	96

**Источник:** ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 13. Л. 58–61; Д. 27. Л. 61–62.



Таблица 14

**Выполнение проектных работ по строительным участкам  
за 1975–1980 гг., млн руб.**

	1975		1978					1979					1980				
	план	факт	план		факт		%	план		факт		%	план		факт		%
			всего	в т. ч. раздел Б	всего	в т. ч. раздел Б		всего	в т. ч. раздел Б	всего	в т. ч. раздел Б		всего	в т. ч. раздел Б			
Усть-Кут – Байкальский тоннель	52	7	28	9,5	34,13	10,13	121,9	40	10,45	40	10,45	100	56	1,6	52,9	15,1	94
Байкальский тоннель – Нижнеангарск			42,1	4,5	42,1	4,5	100	32	6,05	32	6,05	100	24	6	24	6	100
Нижнеангарск–Чара	23	22	50,8	0,3	57	-	112,2	111,7	0,5	111,5	0,5	99					
Нижнеангарск–Витим													138,5	3,9	138,5	3,9	100
Витим – Чара													20	-	20	-	100
Чара–Тында	20	0,0	68,48	2,88	68,48	4	100	97,5	2,5	97,5	2,5	100	138	8,3	138	8,3	100
Тында–Червинка			38	1,5	37,62	2,5	99	45	3	45	3,5	100					
Червинка – Ургал			21,1	7,6	22,44	7,2	106,3	50	10	50	10	100					
Тында–Ургал	48	1,3											141	13	141	13	100
Ургал – Березовка	17	3,8	30	6	29,6	5,6	98,6	30	7	30	9	100	94	6	94	6	100
Березовка – Комсомольск			27	5	29,4	4,4	108,9	30,8	6,5	30,4	6,3	99	10	5	10	5	100
БАМ – Тында			0,3	0,12	0,784	0,198	100	-	-	-	-	-	-	-			
Тында-Беркамит	25	1,3	43	9	44,46	13,12	100	16	9	16	7,3	100	8	3,8	8	3,8	100
Узел Тында			26,63	11,33	33	13,63	100	26	11	26	11	100	23,5	8	23,5	8	100
Всего			375,5	57,73	399,01	65,319	103,75	479	66	478,4	66,6	99	583	70	579,9	69,1	99,6

Источник: ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 25. Л. 11; ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 44. Л. 123; Д. 61. Л. 159; Д. 88. Л. 182.

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.

Таблица 17

**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.

Таблица 18

**Распределение мотивов приезда на БАМ  
в зависимости от региона выбытия**

<b>Мотив приезда</b>	<b>Дальний Восток</b>	<b>Восточная Сибирь</b>	<b>Западная Сибирь</b>	<b>Урал</b>	<b>Европейская часть РСФСР</b>	<b>Украина</b>	<b>Белоруссия</b>	<b>Молдавия</b>	<b>Прибалтика</b>	<b>Кавказ и Закавказье</b>	<b>Средняя Азия</b>	<b>Казахстан</b>
Важность стройки для страны	3	4	3	4	5	5	3	3	1	4	5	6
Желание участвовать в освоении Сибири	1	1	2	2	2	2	1	4	3	4	2	5
Стремление купить машину	6	4	4	3	4	3	4	2	4	3	3	1
Надежда получить квартиру в зоне БАМа	8	6	6	7	7	9	8	8	8	8	7	8
Желание заработать на квартиру	9	8	6	6	8	7	5	5	6	5	9	4
Семейные обстоятельства	2	3	5	5	6	6	7	6	5	7	6	7
Необходимость улучшить материальное положение	4	2	1	1	1	1	4	1	4	1	1	2
Пример товарищей, друзей	7	7	8	5	6	8	6	7	7	6	8	6
Желание испытать себя в трудных условиях	5	5	5	4	3	4	2	1	2	2	4	3

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

Таблица 19

**Динамика производственного травматизма по ГлавБАМстрою,  
1974–1986 гг.**

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
К <sub>ч</sub>	7,9	8,6	8,66	8,53	6,89	6,46	6,10	5,53	5,63	7,25	6,13	7,7	6,9
К <sub>г</sub>	20,4	24,2	27,3	24,4	28,5	26,9	26,3	26,2	25,6	26	22	20,7	24,8
К <sub>си</sub>				0,23	0,28	0,12	0,20	0,15	2,0	1,08	1,84	0,44	0,13

**Источник:** РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1148. Л. 259; Д. 1442. Л. 233; Д. 1976. Л. 240; Д. 2467. Л. 291; Д. 2972. Л. 340; Д. 3409. Л. 234; Д. 3842. Л. 310–311; Д. 4262. Л. 296; Д. 4671. Л. 296; Д. 5127. Л. 271; Д. 5648а. Л. 250; Д. 6180. Л. 178–179.

Таблица 20

**Количество несчастных случаев по трестам западного участка БАМа  
(на 1000 человек)**

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
БАМтоннельстрой	13,6	13,3	16,3	10,9	13,2	9,5	7,2	7,6	7,9	3,6	5,7
ЗапБАМстроймеханиз ация	10,5	9,1	10,6	9,8	7,2	4,9	7,7	-	8,5	5,6	6,5
Нижнеангарсктранст рой	-	17,4	16,2	6,6	7,0	6,8	3,8	5,5	11,8	-	6,0
ЛенаБАМстрой						8,9	11,8	7,7	10,5	-	8,7

**Источник:** ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 216. Л. 3; Д. 386. Л. 3-4; Д. 478. Л. 4-6; Д. 577. Л. 4; Д. 678. Л. 3; АО УКМО. Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 16. Л. 2-3; Д. 46. Л. 4-5; Д. 87. Л. 3; Д. 127. Л. 5; Д. 173. Л. 5-6; Д. 220. Л. 3; Д. 262. Л. 2; Д. 305. Л. 3, 8; Д. 354. Л. 2; Д. 393. Л. 2; Д. 437. Л. 3-4; Д. 489. Л. 4; Д. 543. Л. 2; Ф. Р-52. Оп. 1. Д. 77. Л. 2-206, 42; Д. 164. Л. 2-3; Д. 231. Л. 2-3; Д. 285. Л. 3; Д. 347. Л. 5; Д. 385. Л. 2-3; Д. 416. Л. 4; АО СБ. Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 119. Л. 5-6; Д. 164. Л. 10-12; Д. 217. Л. 6; Д. 262. Л. 4-5.

Таблица 21

**Меры административного воздействия в отношении нарушений,  
приведших к травматизму в УС «БАМтоннельстрой»**

Мера воздействия	1975	1976	1978	1980	1981	1982	1983
Понижение в должности	141	26	102	37	18	43	38
Вынесение строгого выговора	342	38	292	197	71	176	84
Вынесение выговора	316	-	231	196	73	126	94
Вынесение замечания	59	25	48	83	33	113	98
Передача дела в органы следствия	-	-	-	3	4	8	37
Снижение или лишение премий	113	85	61	162	52	117	111
Наложение денежных штрафов	-	-	-	35	36	30	23
Лишение выплат за выслугу лет	14	-	3	5	10	23	48

**Источник:** ГАРБ. Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 137. Л. 28; Д. 203. Л. 25; Д. 386. Л. 32; 478. Л. 10; Д. 577. Л. 14-15; Д. 678. Л. 22.

Таблица 22

**Урожайность основных групп агрокультур  
в районах бурятского участка БАМа, ц/га**

Район	1971–1975	1976–1980	1981–1985	1986–1987
Зерновые культуры				
Всего по республике	9,4	6,2	10,6	13,3
Северо-Байкальский	5,9	6,9	8,5	15,1
Баунтовский	0,2	-	-	-
Картофель				
Всего по республике	62	45	62	79
Северо-Байкальский	51	37	52	53
Баунтовский	7	5	6	22
Овощи				
Всего по республике	108	80	106	153
Северо-Байкальский	50	48	33	124
Баунтовский	7	10	5	4

**Источник:** Показатели экономического и социального развития районов Бурятской АССР... 1988. С. 38–40.

Таблица 23

**Производство мяса и молока на 100 га сельхозугодий  
в районах бурятского участка БАМа, ц**

Район	1970	1980	1985	1987
Всего по республике (мяса/молока)	21,2/52	19,7/50,3	21,6/55,8	27,6/70
Северо-Байкальский	7,1/24,8	10,6/48,6	16,5/103	21,5/169,6
Баунтовский	14,9/42,3	4,8/22,1	4,2/12,6	10,7/27,6

**Источник:** Показатели экономического и социального развития районов Бурятской АССР... 1988. С. 47–49.

Таблица 24

**Формирование сети торговли и общепита Минтрансстроя СССР  
в районах БАМа, 1974–1977 гг.**

Сеть	на 1977 г. в наличии объектов		планируется в 1978–1980 гг.
	временных	постоянных	
Столовые, мест	5080	150	3170
Магазины, раб. мест	760	20	-
Склады, кв. м	35877	-	-
Овощехранилища, т	17960	2550	7490

Источник: РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431. Л. 53.

Таблица 25

**Материально-техническая база УРС «Ангартстрой», 1981–1989 гг.**

Сеть	1981	1982	1983	1984	1986	1987	1988	1989
Магазины продовольственные, шт./кв.м	50/ 4331	51/ 4544	51/ 4760	46/ 5088	53/ 5863	55/ 6053	57/ 6264	55/ 6021
Магазины промтоварные, шт./кв.м	30/ 4068	30/ 4068	32/ 4472	30/ 4278	34/ 4862	37/ 5198	40/ 5661	42/ 6254
Магазины смешанные, шт./кв.м	15/ 1778	17/ 1919	16/ 1802	13/ 1551	13/ 1617	13/ 1787	17/ 2067	16/ 2080
Ларьки, шт.	9	9	9	7	7	6	5	6
Ларьки сезонные, шт.	24	23	23	22	27	32	40	41
Автолавки, шт.	4	2	2	2	2	5	5	5
Автоцистерны, шт.	9	5	6	6	7	11	12	12
Столовые, шт./мест	22/ 1883	24/ 2043	25/ 2068	26/ 2188	29/ 2283	32/ 2295	35/ 2391	37/ 2711
Склады общетоварные, шт./кв. м	38/ 17817	39/ 18537	44/ 21697	42/ 20363	43/ 21283	45/ 21763	48/ 23709	48/ 23709
Овощехранилища, шт./т	20/ 10790	20/ 10840	21/ 10890	17/ 9940	16/ 9540	16/ 9450	15/ 9200	15/ 9200
Холодильники, шт./т	6/700	6/700	6/700	6/700	6/700	6/700	6/700	6/700
Вагоны- холодильники, шт./ т	3/120	3/120	3/120	3/120	7/280	7/280	7/280	7/280
Пекарни, т в сутки	7/20	7/20	6/14	5/13,5	5/13,5	5/13,5	5/13,5	4/10,5
Свинарники, шт./ голов	3/150	3/150	5/350	5/350	4/300	4/300	3/200	3/200
Котлопункты, шт.	45	29	31	28	39	34	34	34

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 4172. Л. 127–141; Д. 4585. Л. 40–74; Д. 5041. Л. 43–58; Д. 5551. Л. 82–97; Д. 6548. Л. 35–49; Д. 6947. Л. 40–56; Д. 7289. Л. 34–55; Д. 7599. Л. 34–56.

Таблица 26

**Материально-техническая база УРС «Нижеангарсктрансстрой»,  
1981–1989 гг.**

Сеть	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Магазины продовольственные, шт./кв. м	36/ 3667	37/ 3914	40/ 4732	44/ 5047	59/ 8653	49/ 5726	49/ 5844	52/ 6943,5	53/ 7278
Магазины промтоварные, шт./кв. м	21/ 2760	21/ 3125	24/ 3673	29/ 4525		35/ 5974	40/ 6311	45/ 7849	46/ 8374
Магазины смешанные, шт./кв.м	7/ 949	7/ 1027	9/ 1653	9/ 1569		9/ 1194	10/ 1464	11/ 1636	12/ 1861
Ларьки, шт.	28	28	30	31	32	33	33	33	33
Автолавки, шт.	10	10	10	10	12	13	12	11	11
Столовые, шт./мест	55/ 3208	54/ 4047	53/ 4105	49/ 3898	54/ 2938	58/ 4536	64/ 5027	66/ 5208	89/ 6069
Склады общетоварные, шт./кв. м	56/ 19730	61/ 22226	63/ 23706	55/ 21326	40/ 15916	81/ 28389	78/ 27150	79/ 27600	81/ 28486
Овощехранилища, шт./т	33/ 10354	29/ 9624	29/ 9524	22/ 7203	22/ 6053	27/ 9303	23/ 7253*	31/ 11089	29/ 10483
Холодильники, шт./т	4/400	5/500	5/500	5/500	5/500	5/500	6/525	38/ 1603	39/ 1639
Вагоны-холодильники, шт./т	15/ 518	17/ 592	17/ 598	17/ 598	17/ 598	25/ 800	19/974 22/726	25/ 819	25/ 819
Пекарни, т в сутки	9/23	10/26	9/28			8/24		8/29,5	8/31,2
Свинарники, шт./голов	3/200	4/250	5/350	5/350		5/350			5/350
Котлопункты, шт.	84	73	25	25	25	25	25	25	25

**Источник:** РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 4172. Л. 127–141; Д. 4585. Л. 40–74; Д. 5044. Л. 33–51; Д. 5554. Л. 43–67; Д. 6550. Л. 37–57; Д. 6949. Л. 46–70; Д. 7290. Л. 30–49; Д. 7602. Л. 45–74.



Таблица 27

## Материально-техническая база УРС «БАМстройпуть», 1985–1989 гг.

Сеть	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Магазины продовольственные, шт./кв.м	143/ 15569	142/ 16221	84/ 7353	84/ 7426	84/ 7760	79/ 7325
Магазины промтоварные, шт./кв.м			53/ 8481	54/ 8550	62/ 10002	51/ 9123
Столовые, шт./мест	58/ 5944	76/ 6194	81/ 6275	84/ 6340	90/ 6444	77/ 6377
Склады общетоварные, шт./кв.м	83/ 28531	89/ 30289	90/ 30889	87/ 30604	96/ 34988	90/ 36000
Овощехранилища, шт./т	35/ 8545	34/ 8945	33/ 8945	34/ 10080	36/ 10430	34/ 10480
Холодильники, шт./ т	6/830	7/880	7/880	7/880	8/900	7/880
Пекарни, т в сутки	11/33	10/30	10/30	9/27	9/27	9/27
Свинарники, шт./ голов	6/550	5/500	5/550	5/480	5/480	3/380
Котлопункты, шт.	30	30	30	30	30	30

Источник: РГАЭ. Ф. 9538. Оп. 16. Д. 5552. Л. 60–88; Д. 6087. Л. 146–189; Д. 6549. Л. 61–101; Д. 6948. Л. 38–65; Д. 7294. Л. 34–64; Д. 7600. Л. 167–195.

Таблица 28

## Формирование больничных учреждений ВСС БАМ, 1974–1976 гг.

Учреждения	Всего учреждений	Фактически развернутых коек	Число средних годовых коек	Поступило больных за год	Проведено койко-дней за год	Врачей		Ср. мед. персонала	
						План	Факт	План	Факт
Все больницы	7	550	407	13490	136162	132,5	132,5	304,5	304,5
Линейные	5	280	151	5268	41597	41,5	41,5	111	111
Узловые	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Отделенческие	2	270	256	8222	94565	91	91	193,5	193,5

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 18. Л. 1.

Таблица 29

**Формирование амбулаторно-поликлинических учреждений ВСС БАМ,  
1974–1976 гг.**

Учреждения	Число учреждений	Число врачей		Ср. мед. персонала		Посещений за год
		Штат	Факт	Штат	Факт	
Всего	7					481197
Линейные амбулатории	10	21,5	21,5	55	55	76825
Противотуберкулезные учреждения	2	1,5	1,5			5053
Кожно-венерологические	3	3	3			17093
Детские	13	25,5	25,5			63298
Онкологические	1	0,5	0,5			2498

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 18. Л. 2.

Таблица 30

**Формирование медицинских учреждений ВСС БАМа по участкам БАМ,  
1974–1976 гг.**

Район	ФАП	Здрав-пунктов	Поликлиник	Амбулаторий	Стационаров	Коек в них	СЭС	Врачей	СМП	Абортотв
Иркутская	5	1	4	2	4	300	1	64	198	1807
Бурятия	6		1	2	1	80	1	25	65	201
Якутия	3		1	3	1	50		11	34	283
Амурская обл.	7		1	3	1	120	1	91	168	1261
Всего	21		7	10	7	550	3	191	466	3552

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 18. Л. 5.

Таблица 31

**Укомплектованность медучреждений врачебными кадрами  
по отделениям дороги за 1976 г.**

Участок	Штат	Занято	Количество физлиц	Вакансии	Занято совместителями	Занято СМП	Обеспеченность на 10 тыс. населения	Коэффициент совместительства
Иркутский	89,5	89,5	74	-	14,5	1	21,5	1,2
Бурятский	32	32	26	-	6	-	22,2	1,2
Центральный	110,5	110,5	96	-	13,5	1	24	1,1
Врачсанслужба	17	16	13	1	-	3	-	-
Всего	249	248	209	1	34	5	24,6	1,2

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 22. Л. 2.

Таблица 32

**Укомплектованность медучреждений врачебными кадрами  
по отделениям дороги за 1981 г.**

Участок	Штат	Занято	Количество физлиц	Вакансии	Занято совместителями	Занято СМП	Обеспеченность на 10 тыс. населения	Коэффициент совместительства
Иркутский	153,5	149	121	4,5	28	-	33,1	1,2
Бурятский	164,5	159	144	5,5	15	-	28,7	1,1
Центральный	387	384	308	3	76	-	43,2	1,2
Восточный	75	70	58	5	4	-	22,2	1,0
Врачсанслужба	15	15	13	-	-	2	-	-
Всего	795	777	644	18	133	2	36,3	1,2

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 2. Д. 42. Л. 2.

Таблица 33

**Обеспеченность населенных пунктов БАМа дошкольными учреждениями,  
1974-1976 гг.**

	1974			1975			1976		
	д/у	мест	детей	д/у	мест	детей	д/у	мест	детей
Тында	4	240	338	7	470	623	8	675	893
Аносовская	2	105	110	2	105	115	2	105	125
БАМ	1	70	76	1	70	76	1	70	60
Могот	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Нагорный	-	-	-	1	15	22	3	145	164
Золотинка	-	-	-	-	-	-	2	175	229
Беркамит	-	-	-	-	-	-	1	50	60
Всего по центральному участку	7	415	524	11	660	760	17	1220	1531
Лена	6	431	420	6	431	463	9	805	1058
Звездный	-	-	-	1	50	70	3	250	266
Магистральный	-	-	-	1	50	55	1	50	70
Улькан	-	-	-	1	56	56	1	50	81
Итого по западному участку	6	430	420	9	587	644	14	1235	1476
Северобайкальск	-	-	-	-	-	-	1	90	156
Уоян	-	-	-	-	-	-	1	40	44
Улюнхан	1	45	18	1	45	43	-	-	-
Всего по нижнеангарскому участку	1	45	18	1	45	43	2	130	200
Итого	14	890	962	21	1292	1447	33	2585	3207

Источник: ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 19. Л. 47–48.

Таблица 34

**Количество нуждающихся в детских дошкольных учреждениях по  
подразделениям ГлавБАМстроя в 1977–1980 гг., человек**

	1977	1978	1979	1980
Ангарстрой	1020	1078	755	500
ЛенаБАМстрой	-	-	-	569
ЗапБАМстроймеханизация	202	346	208	341
Нижнеангарсктрансстрой	291	1060	495	1787
БАМстройпуть	1164	1064	760	466
БАМстроймеханизация	977	808	627	383
Тындатрансстрой	400	330	254	799
ЦентроБАМстрой	-	383	270	850
БАМтрансвзрывпром	256	165	157	162
БАМтранстехмонтаж	-	240	50	128
БАМстройкомплект	-	50	-	13
Всего	4609	5524	3576	5998

Источник: РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2049. Л. 10; Д. 2539. Л. 36; Д. 3040. Л. 5; Д. 3470. Л. 52; Д. 3903. Л. 27.

Таблица 35

**Детские дошкольные учреждения трестов ГлавБАМстрой  
на начало 1981 г.**

<b>Наименование строительной организации</b>	<b>Количество детских садов</b>	<b>Количество мест</b>	<b>Фактически посещает детей</b>
Ангарстрой	14	1675	1851
ЛенаБАМстрой	12	1760	1934
ЗапБАМстроймеханизация	13	820	987
Нижнеангарсктрансстрой	8	1160	1468
БАМстройпуть	8	780	1050
БАМстроймеханизация	17	1285	1351
Тындатрансстрой	9	740	920
ЦентроБАМстрой	6	595	714
БАМтрансвзрывпром	1	45	60
БАМтранстехмонтаж	-	-	-
БАМстройкомплект	-	-	-
<b>Всего</b>	<b>88</b>	<b>8860</b>	<b>10335</b>

**Источник:** РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3470. Л. 52.

Таблица 36

**Количество школ в населенных пунктах БАМа,  
1974–1976 гг.**

	<b>1974</b>		<b>1975</b>		<b>1976</b>	
	школ	учащихся	школ	учащихся	школ	учащихся
Центральный участок	2	738	10	2281	12	4256
Западный участок	1	820	4	2202	5	2728
Нижнеангарский участок	-	-	2	382	2	1071
<b>Всего</b>	<b>3</b>	<b>1853</b>	<b>16</b>	<b>4866</b>	<b>16</b>	<b>8065</b>

**Источник:** ГАХК. Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 19. Л. 38.

## ХРОНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА БАМА

### 1967 год

*24 марта.* ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли постановление, согласно которому организациям Минтрансстроя СССР необходимо было приступить к проектно-изыскательным работам на трассе будущей магистрали.

### 1971 год

*17 ноября.* Приказ министра транспортного строительства об организации УС «БАМстройпуть» во главе с В. И. Мокровицким.

### 1972 год

*Январь.* На станцию Бам и в пос. Тындинский началась перемещение транспортных строителей с железной дороги Хребтовая — Усть-Илимск.

*10 апреля.* Началась отсыпка земляного полотна на линии Бам — Тында.

*14 сентября.* Бригада путейцев под руководством И. Зелинского уложила на станции Бам «серебряное» звено.

### 1973 год

*Февраль.* Строительство железной дороги Бам — Тында объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В пос. Тындинском создается отделение временной эксплуатации дороги при УС «БАМстройпуть».

*Декабрь.* Мосгипротранс закончил проект ветки Бам — Тында.

### 1974 год

*9 января.* Со станции Якурим в сторону будущего Звездного начал прокладку зимника первый десант из 18 строителей СМП-286 во главе с П. П. Сахно.

*4 февраля.* Подписан приказ о создании тоннельного отряда № 11 (ТО-11), основной задачей которого будет сооружение тоннелей на бурятском участке БАМа.

*15 марта.* Первое официальное упоминание о начале новой стройки прозвучало в речи генерального секретаря ЦК КПСС

Л. И. Брежнева на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины.

**23–27 апреля.** XVII съезд ВЛКСМ объявил строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Создан центральный штаб ЦК ВЛКСМ по шефству над БАМом.

**27 апреля.** Всесоюзный комсомольский отряд им. XVII съезда ВЛКСМ отправился с Ярославского вокзала Москвы на строительство БАМа.

**2 мая.** Первая часть Всесоюзного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ под руководством В. Лакомова прибыла на станцию Лена (г. Усть-Кут).

**3 мая.** Вторая половина Всесоюзного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ под руководством В. Мучицына прибыла в пос. Тындинский.

**8 июля.** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**16 июля.** Приказом Минтрансстроя № 163 было организовано Главное управление по строительству БАМ (ГлавБАМстрой), начальником которого была назначен зам министра К. В. Мохортов.

**3 августа.** На станцию Ургал прибыли первые подразделения железнодорожных войск для строительства восточного участка БАМа.

**8 августа.** Приказом МПС была образована Дирекция строительства БАМ с размещением в пос. Тындинский.

**29 августа.** В пос. Тындинском и Чегдомыне организованы два корпуса железнодорожных войск для строительства восточного участка БАМа.

**Сентябрь.** В Тындинском организован штаб ЦК ВЛКСМ на строительстве БАМа во главе с В. А. Сущевичем.

**1 сентября.** На восточном участке БАМа уложен первый километр рельсов.

**6 октября.** В Усть-Куте начата укладка рельсов западного участка БАМа.

**1 октября.** В пос. Тындинский прибыл отряд «Московский комсомолец», 500 бойцов которого влились в коллектив СМП-573 треста «Тындатранстрой».

**4 октября.** Вышел в свет первый выпуск газеты «БАМ».

**2 ноября.** В пос. Тындаинский состоялась первая дорожная профсоюзная конференция амурских транспортных строителей.

**10 ноября.** Приказом Минтрансстроя № 217 организован Нижнеангарский трест транспортного строительства «Нижнеангарсктрансстрой».

**30 ноября.** ТО-11 построил временный поселок на мысе Курлы, из которого впоследствии вырастет г. Северобайкальск.

**21 декабря.** Первый десант строителей СМП-573 во главе с В. Степанищевым достиг места будущей станции Кувыкта.

### 1975 год

**3 января.** Первый поезд прибыл на станцию Беленькая Амурской области.

**9 января.** Приказом Минтрансстроя № 12 организовано УС «БАМтоннельстрой».

**28 января.** Новая опорная база создана на трассе Ургал — Комсомольск-на-Амуре в районе будущей станции Джамку с целью проведения изысканий на месте строительства 300-метрового моста через реку Амгунь.

**1 февраля.** Первый слет молодых строителей центрального участка БАМа и Шимановского комплекса предприятий стройиндустрии в Благовещенске.

**6 февраля.** Первый «серебряный» костыль забит на восточном крыле магистрали возле станции Ургал в сторону Комсомольска-на-Амуре.

**12 февраля.** Образован дорпрофсоюз забайкальских транспортных строителей.

**20 февраля.** Приказ Госбанка СССР о целевых вкладах в сберегательных кассах для внеочередной покупки автомобилей «Жигули», «Москвич», «Запорожец» для работников, занятых на сооружении БАМ.

**28 февраля.** К площадке будущей станции Кунерма пробился механизированный отряд строителей УС «Ангарстрой».

**1 марта.** На восточный участок БАМа прибыл головной отряд киевских строителей «Киев». Вместе с отрядом «Донбасс» киевляне примут участие в сооружении станции Ургал.

**5 марта.** Первый десант на восточном портале Северо-Муйского хребта на месте будущего пос. Северомуйска.



**11 марта.** К проектированию станции Витим приступили специалисты Бурятгражданпроекта.

**2 апреля.** Бюро Амурского обкома ВЛКСМ утвердило Моральный кодекс строителя БАМа.

**22 апреля.** Сдан автомобильный мост через реку Гилюй Амурской области.

**8 мая.** В Москве состоялся первый слет передовиков социалистического соревнования строителей БАМа.

Укладка последнего «серебряного» звена железнодорожной линии Бам – Тында. Встреча первого поезда в Тынде.

**13 мая.** Постановлением Секретариата ЦК ВЛКСМ был создан штаб ЦК ВЛКСМ на восточном участке строительства БАМа.

**30 июня.** Бригадиры комсомольско-молодежных коллективов СМП-544 предложили развернуть среди молодых строителей движение под девизом «Я – хозяин стройки!».

**6 июля.** Закончено строительство автомобильного моста через реку Тыю Северо-Байкальского района Бурятской АССР.

**15 июля.** Государственная комиссия подписала акт о приемке в эксплуатацию первой очереди Шимановского завода железобетонных конструкций.

Начаты работы по очистке Дуссе-Алинского тоннеля от наледей.

Начато строительство поселка Нерюнгри в Южной Якутии.

**14 августа.** На будущей станции Алонка строители СМП «МолдавБАМстрой» заложили первый дом-общежитие на 60 мест.

**16 августа.** В закончен монтаж Ленского моста в Усть-Кутском районе Иркутской области.

**25 августа.** МО-47 закончил монтаж последнего пролётного строения моста через реку Тында на линии Тында – Беркакит.

**22 сентября.** Открыто движение по первому на БАМе железнодорожному мосту через Лену.

**26 сентября.** Открыт Комсомольский-на-Амуре железнодорожный мост через Амур.

**29 сентября.** Указ Президиума Верховного совета Бурятской АССР об образовании рабочего поселка Северобайкальск.

**5 ноября.** Поселок Нерюнгри получил статус города.

**14 ноября.** Поселок Тындинский преобразован в город Тынду.

**9 декабря.** Северо-Байкальский райком ВЛКСМ принял постановление о развертывании соцсоревнования за право забить «серебряный» костыль в первое звено на бурятском участке БАМа.

**18 декабря.** Открыт зимник от Усть-Кута через Байкальский хребет до Северобайкальска.

**24 декабря.** Первый пассажирский поезд пришел на станцию Таюра (пос. Звездный).

### 1976 год

**29 января.** Коллегия Министерства транспортного строительства, президиум ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта присудили поселку Улькан СМП- 571 первое место по итогам Всесоюзного смотра-конкурса на лучший временный поселок.

**12 февраля.** Первые грузовые поезда приняла новая станция Тында-2, возведенная на соседстве с главным железнодорожным узлом.

**23 февраля.** В канун открытия XXV съезда КПСС на Даване из Карагандинского спецшахтуправления прибыли проходчики, начавшие подготовительные работы к проходке вертикального ствола Байкальского тоннеля.

С оценкой «хорошо» государственная комиссия подписала акт приема в эксплуатацию Тындинского аэропорта.

**20 марта.** В Братске открылся первый слет молодых строителей западного участка.

**1 апреля.** Начата проходка Нагорного тоннеля длиной 1200 метров.

**17 апреля.** Началось строительство станции Солони Хабаровского края.

**21 мая.** В Улан-Удэ начал работу первый слет бойцов Всесоюзного ударного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ.

**6 июня.** В ДК «Юность» в Тынде прошел первый Пушкинский праздник поэзии.

**9 июня.** Заложен фундамент первого дома постоянного пос. Звездный.

**30 июля.** Начался первый фестиваль самодеятельного творчества «Огни магистрали».

**5 августа.** На три дня раньше срока в пос. Могот Амурской области прибыл первый рабочий поезд.

**27 августа.** Рабочая комиссия Дирекции Шимановского комплекса подписала акт о приеме в эксплуатацию объектов второй очереди завода железобетонных конструкций.

**26 сентября.** В Усть-Нюкжу высадился десант механизаторов МК-47.

**8 октября.** Президиум Верховного совета СССР учредил медаль «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

**9 октября.** Начал свою работу первый общетрассовый фестиваль самодеятельной патриотической гитарной песни.

**20 октября.** В постоянную эксплуатацию принят первый участок притрассовой автодороги Тында — Кувыкта.

**2 ноября.** На границе Амурской области и Якутской АССР уложено символическое «золотое звено». Девиз строителей «Вперед, на Беркакит!»

**5 ноября.** Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию поселок железнодорожников станции Бам.

**6 ноября.** Уложено «серебряное» звено главного пути на станции Ния Усть-Кутского района Иркутской области.

**3 декабря.** Уложено последнее звено рельсов на перегоне Солони – Нальды восточного участка БАМа.

**13 декабря.** При Доме культуры поселка украинских строителей в Ургале создан детский кукольный театр.

**25 декабря.** На линии Усть-Кут — Нижнеангарск открыто рабочее движение поездов до станции Небель Усть-Кутского района Иркутской области.

## 1977 год

**20 февраля.** По инициативе украинского писателя С. Тельнюка в пос. Ургал-2 создано литературное объединение «Багульник».

**13 марта.** Верховный совет Якутской АССР зарегистрировал новый рабочий поселок Беркакит.

**12 апреля.** В пос. Беркакит состоялась встреча первой группы комсомольского отряда «Юность Якутии».

**22 апреля.** Железнодорожный путь пришел на станцию Маревая Амурской области.

**15 мая.** Рельсовый путь подошел к Нагорному тоннелю в Якутской АССР. Принято решение построить обходной путь, чтобы не останавливать укладку пути.

**6 июня.** От Нижнеангарска до Северобайкальска начал курсировать пассажирский теплоход «Курлы».

**2 июля.** Первый рабочий поезд прошел через 1800-метровый Дуссе-Алиньский тоннель.

**12 июля.** Первый пассажирский поезд проследовал по железнодорожной линии Бам — Тында.

**24 июля.** На станцию Золотинка прибыл первый рабочий поезд.

**10 августа.** В Братске открылись заключительные дни первого фестиваля молодых строителей БАМа под девизом «Я — хозяин стройки».

**14 августа.** На станцию Киренга прибыл первый поезд.

**10 сентября.** Произведена сбойка Нагорного тоннеля.

**16 сентября.** На полгода раньше сока построен железнодорожный мост через реку Амгунь в Хабаровском крае.

**20 сентября.** В Благовещенске начала работу II Всесоюзная научно-практическая конференция по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМа.

**12 октября.** Завершено сооружение железнодорожного перехода через горную реку Аякит, рабочее движение поездов открыто на участке Ургал — Сулук.

**29 октября.** Первый поезд пришел на станцию Беркакит Якутской АССР.

**31 октября.** Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию железнодорожную линию Бам — Тында.

**5 ноября.** Железная дорога пришла на станцию Кувукта центрального участка БАМа.

**15 ноября.** Открыт Музей истории строительства БАМа в Тынде.

**20 ноября.** Завершена проходка вертикального ствола Байкальского тоннеля.

**6 декабря.** В Хабаровске закончился первый Всесоюзный семинар «Возведение мостов на трассе Байкало-Амурской магистрали».

**21 декабря.** Бригадами мехколонн трестов «Востоксибэлектросетьстрой» и «Востокэлектросетьстрой» проложена 300-километровая линия электропередач Магдагачи — Сковородино — Тында.

## 1978 год

**24 января.** По предложению строителей магистрали Совет министров Бурятской АССР принял постановление о переименовании будущих станций в память декабристов: Ангоя — в Бестужевскую, Янчукан — в Кюхельбекерскую.

**25 января.** Вышел первый номер газеты «БАМ» — органа ГлавБАМстроя, дирекции строительства и дорпрофсожа транспортных строителей БАМа.

**27 января.** Вышел в свет первый номер газеты «Мосты магистрали» — органа администрации и общественных организаций треста «Мостострой-10».

**7 февраля.** В Комсомольске-на-Амуре закончен монтаж главного корпуса завода по ремонту строительных машин для БАМа.

**18 февраля.** Первый десант прибыл на место будущей станции Кичера.

**28 февраля.** Завершено строительство моста через Амгунь.

**21 марта.** В Братске состоялась выездная сессия научного совета Академии наук СССР по проблемам БАМа.

**30 марта.** Первый рабочий поезд пришел на разъезд Могды, где расположилась основная перевалочная база строителей, двигающихся от Ургала к Комсомольску-на-Амуре,

**3 мая.** Прибытие на БАМ Всесоюзного строительного отряда им. XVIII съезда ВЛКСМ под командованием В. Аксенова.

**13 мая.** Завершено строительство моста через реку Левый Орокот восточного участка БАМа.

**2 июня.** Государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию 43-километровый участок автодороги Тында — Кувыкта, на котором начинается регулярное движение автобусов.

**14 июня.** Завершен автомобильный мост через реку Тью в Северо-Байкальском районе Бурятской АССР.

**30 июня.** На станции Хорогочи состоялась торжественная укладка «серебряного» звена, которую вели монтеры пути из СМП-574 треста «Тындатрансстрой».

**31 июля.** Отряд строителей из Новосибирской области прибыл на восточный участок магистрали для возведения железнодорожной станции и поселка Березовка.

**13 августа.** Первый поезд прибыл в Кунерму Казачинско-Ленского района Иркутской области.

**15 августа.** Строители сдали мост через реку Правый Орокот восточного участка БАМа.

**17 августа.** Отряд строителей с Алтая прибыл на БАМ для возведения станции Эворон Хабаровского края.

**31 августа.** Совецание по проблемам планировки, застройки и качества жилищно-гражданского строительства городов и поселков БАМа в Тынде под председательством заместителя председателя Госстроя СССР, председателя Государственного Комитета по делам строительства и архитектуры при Госстрое СССР Г. Н. Фомина.

**10 сентября.** Открыто движение поездов по участку Березовка — Амгунь.

**13–14 сентября.** Выездная сессия научного совета АН СССР по проблемам БАМа прошла на бурятском участке стройки.

**27 сентября.** Перегон Березовка — Эворон восточного участка БАМа пущен в постоянную эксплуатацию.

**29 сентября.** На самой высокой точке Давана (284-км) уложены первые рельсы обхода Байкальского тоннеля.

**4 октября.** Путеукладчик пришел на станцию Кунерма.

**25 октября.** Сдан во временную эксплуатацию на год раньше срока первый на БАМе тоннель Нагорный.

**26 октября.** На восточном участке трассы вступили в строй три линии: Хольгасо — Холони, Березовка — Болен, Силинка — Ургал.

**28 октября.** Первый поезд с почетными пассажирами пришел на разъезд Даван, началось строительство бурятского участка БАМа.

**14 ноября.** Открыто регулярное движение пассажирских поездов до станции Киренга. Первый пассажирский поезд, делая остановки в Звездном, Ние, Небеле, прошел этот путь за 6 часов.

**7 декабря.** Первый поезд прибыл на станцию Алонка Хабаровского края. Воины-железнодорожники досрочно сдали в эксплуатацию 60-километровый участок магистрали, соединивший поселки Ургал и Алонку.

**25 декабря.** Уложены рельсы на станции Ларба Амурской области.

**30 декабря.** Рельсовый путь вышел к станции Дзамку Хабаровского края.

## 1979 год

**2 января.** Поставлена под напряжение ЛЭП-220 Усть-Илимск — Байкальский тоннель протяженностью 563 км.

**6 января.** Открыто регулярное движение товарных составов на линии Лена — Даван.

**15 января.** Открылось ежедневное движение самолетов по маршруту Иркутск — Нижнеангарск.

**30 января.** Вблизи будущей станции Муякан Бурятской АССР заложен временный поселок транспортных строителей.

**15 февраля.** В пос. Улькан Иркутской области прибыл первый регулярный пассажирский поезд.

**16 февраля.** Под постоянную нагрузку поставлена высоковольтная линия Усть-Кут — Байкальский тоннель. Энергию Усть-Илимской ГЭС получили поселки и объекты западного БАМа.

**21 марта.** В Тынде состоялась Всесоюзная научно-практическая конференция «Человек на БАМе».

**23 марта.** Завершен монтаж железнодорожного моста через горную реку Герби восточного участка БАМа.

**26 марта.** В Нерюнгри начала работу очередная выездная сессия Научного совета АН СССР по проблемам БАМ.

**8 апреля.** На станцию Герби пришел путеукладчик.

**22 апреля.** Уложен первый километр стального пути на территории Бурятии. Укладку ведет комсомольско-молодежная бригада А. Бондаря.

**15 мая.** Закончен 200-метровый мост через горную реку Талиджак в Хабаровском крае, принятый государственной комиссией с оценкой «отлично».

**19 мая.** Началось строительство пос. Березовый коллективом СМП «НовосибирскБАМстрой» на восточном участке БАМа.

**7 июня.** В Тынду прибыл первый прямой поезд из Москвы, положив начало постоянному прямому движению Москва — Тында.

**11 июня.** Начались регулярные пассажирские перевозки водным путем от порта Курлы до порта Байкал.

**28–29 июня.** В г. Усть-Куте состоялась научно-практическая конференция «Внедрение научных исследований и передового опыта в сельскохозяйственное производство зоны БАМа».

**30 июня.** Уложено «серебряное» звено, замкнувшее Дальневосточное железнодорожное кольцо Хабаровск — Известковая — Ургал — Комсомольск с выходом в порт Ванино.

**10 августа.** На западный участок БАМа прибыл известный американский певец Дин Рид.

**23 августа.** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 798 «О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**13 сентября.** На место будущей станции Герби прибыл бамовский десант из Саратова.

**19 сентября.** Выездная сессия научного совета АН СССР по проблемам БАМа открылась в Комсомольске-на-Амуре.

**20 сентября.** В забое западного портала Северо-Муйского тоннеля произошел вывал породы, в результате погибло семь проходчиков комплексной бригады ТО-18.

**26 сентября.** Высажен десант на берег Витима, на 807-й км трассы. Строители начали подготовку к сооружению 500-метрового моста через Витим.

**3 октября.** Открылось регулярное пассажирское движение на 145-километровом участке трассы между станциями Ургал и Герби.

**5 октября.** К возведению пос. Новый Уоян приступили строители ССМП «ЛитваБАМстрой».

**8 октября.** Стометровый мост через горную реку Холуни вступил в строй на автостраде, пролегающей вдоль БАМа от Комсомольска-на-Амуре к Березовке.

**29 октября.** Первый поезд пришел в пос. Северобайкальск.

**5 ноября.** В Тынду прибыл Всесоюзный комсомольский ударный отряд железнодорожников, 550 бойцов которого примут участие в эксплуатации линии Тында — Беркакит в составе Тындинского отделения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

**23 ноября.** Первый поезд пришел на станцию Лопча Амурской области.

**24 ноября.** Рабочая комиссия приняла с общей оценкой «отлично» 174 моста линии Тында — Беркакит общей протяженностью 6 км.

**17 декабря.** Железнодорожный вокзал в Ургале заложили бойцы отряда коммунистического труда «Донбасс».

**19 декабря.** Произведено включение энергии продольной ЛЭЛ-35 линии Тында — Беркакит. На станции Золотинка соединилась энергия Зейской ГЭС и Чульманской ГРЭС.

**22 декабря.** Вторая дорожная профсоюзная конференция дорпрофсожа транспортных строителей БАМа.



**28 декабря.** Государственная комиссия с оценкой «хорошо» подписала акт о приеме в постоянную эксплуатацию 220-ти километров железнодородной линии Тында — Беркамит.

**29 декабря.** В Комсомольске досрочно вступила в строй первая очередь завода по ремонту строительной техники для БАМа.

### 1980 год

**6 января.** Строители ССМП «ВолгоградБАМстрой» приступили к сооружению поселка железнодорожников на станции Джамку.

**10 января.** Состоялась передача оперативного руководства движением поездов на линии Тында — Беркамит эксплуатационникам магистрали — Тындинскому отделению дороги.

**14 февраля.** ГлавБАМстрой, дорпрофсоюз транспортных строителей БАМа и штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе объявили целевое социалистическое соревнование под девизом «Кто соединит ключ от БАМа?». Речь идет о половинках символического ключа, который был поделен между бойцами Всесоюзного ударного отряда им. XVII съезда ВЛКСМ, поехавшими строить западный и центральный участки БАМа в мае 1974 г.

**4 марта.** Северобайкальскому поселковому Совету народных депутатов по итогам работы за 1979 год вручены переходящее знамя Совета министров РСФСР и ВЦСПС и денежная премия.

**11 марта.** В Иркутске начала работу Всесоюзная конференция по проблемам прогнозирования и поиска рудных месторождений в зоне БАМа.

**17 марта.** Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию радиорелейной связи Тында — Усть-Нюкжа.

**31 марта.** Комсомольск-на-Амуре стал отправным пунктом агитрейса — эстафеты поезда «Комсомольская правда» по Всесоюзным ударным комсомольским стройкам, посвященного 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина.

**4 апреля.** Началось сооружение второй очереди паромной переправы Ванино – Холмск.

**18 апреля.** На строительстве Байкальского тоннеля произведена первая сбойка. Бригады ТО-21 и ТО-12 В. Леонова и В. Смирнова соединили первую, восточную половину транспортно-дренажной штольни.

**20 апреля.** Путьукладчик пришел на станцию Чильчи Амурской области.

**12 мая.** Из Тынды в Берлин вылетела группа молодых строителей на фестиваль советско-германской дружбы.

**11 июня.** По итогам Всесоюзного конкурса на лучшее освещение социалистического соревнования в 1979 г., проводимого Союзом журналистов СССР и журналом «Журналист», наряду с другими изданиями Почетного диплома удостоена редакция тындинской газеты «Авангард».

**13 июня.** Комсомольск-на-Амуре стал местом проведения занятий школы-семинара молодых ученых Сибири и Дальнего Востока по проблемам освоения зоны БАМа.

**25 июля.** На бурятский участок БАМа прибыли шефы из Белорусской ССР.

**8 августа.** Первый рабочий поезд прибыл на станцию Нижнеангарск по временному пути в обход Мысовых тоннелей.

**10 августа.** Состоялся слет бойцов ударных комсомольских отрядов под девизом «Мы строим БАМ — БАМ строит нас».

**11 августа.** Из г. Улан-Удэ прибыл в пос. Нижнеангарск ударный отряд «Комсомолец Бурятии».

**9 сентября.** Состоялся второй слет передовиков социалистического соревнования воинов-железнодорожников.

**15 сентября.** Открыто движение пассажирских поездов на участке Лена — Кунерма.

**5 сентября.** Бюро Северобайкальского райкома КПСС одобрило инициативу бригады путейцев СМП-581, возглавляемой А. Бондарем, развернуть соцсоревнование за звание «Коллектив имени 26 съезда КПСС».

**5 октября.** Завершена укладка главного рельсового пути участка БАМа на территории Хабаровского края. Железная дорога пришла на границу с Амурской областью на 9 месяцев раньше директивного срока.

**27 октября.** Коллективы ТО-12 и ТО-19 рапортовали, что на две недели раньше срока, установленного соцобязательствами, осуществлена сквозная сбойка на транспортно-дренажной штольне Байкальского тоннеля.

**31 октября.** Государственной комиссии предъявлены мосты последней железнодорожной линии Якутии Беркакит — Угольная, 19 из 22 мостов сданы на «отлично».

**1 ноября.** Приказом МПС организовано Байкало-Амурское управление железной дороги, в состав которого вошли Тындинское, Северобайкальское и Ургальское отделения.

**4 ноября.** Состоялся первый слет бойцов Всесоюзного ударного комсомольского отряда молодых железнодорожников.

**5 ноября.** Указом Президиума Верховного совета РСФСР рабочему поселку Северобайкальску присвоен статус города.

Открылось пассажирское движение поездов от Тынды до Ларбы протяженностью 130 км.

На участке Ургал — Березовка началось регулярное движение пассажирских поездов.

**25 декабря.** Государственная комиссия подписала акт о вводе в постоянную эксплуатацию первого участка главного пути БАМа от станции Березовка до Комсомольска-на-Амуре протяженностью 200 километров.

**28 декабря.** Первый поезд с почетными пассажирами пришел на станцию Кичера.

Путеукладчик пришел на 1439-й километр трассы Тында — Чара. Впервые в истории строительства БАМа за год уложено 115 километров пути.

## 1981 год

**22 января.** На читинский участок БАМа прибыл агитпоезд ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда».

**4 февраля.** Начат монтаж ЛЭП Усть-Илимская ГЭС — Таксимо — Кодарский тоннель.

**6 февраля.** Бригадами Ю. Бардаченко и В. Толстоухова произведена сквозная сбойка Байкальского тоннеля.

**8 февраля.** Имя П. П. Постышева присвоено железнодорожной станции Березовка.

**20 февраля.** Открылось движение поездов на участке Тында — Усть-Нюкжа.

**1 апреля.** На месте будущей станции Икабья началась работа Всесоюзного ударного комсомольского отряда имени XXVI съезда КПСС.

**24 апреля.** В Чегдомыне состоялся ученый совет руководителей краеведческих музеев Дальнего Востока.

**1 июня.** На станцию Ургал прибыли бойцы Всесоюзного комсомольского отряда железнодорожников.

**6 июня.** Завершена проходка первого мысового тоннеля на бурятском участке магистрали.

**20 июня.** Между Ургалом и Чегдомыном открылось регулярное автобусное сообщение.

**2 июля.** В пос. Ларба на центральном участке БАМа прибыл отряд «Комсомолец Туркмении».

**25 июля.** На станцию Икабья читинского участка БАМа прибыли первые посланца коллектива «ГрузБАМстрой».

**10 августа.** Началось строительство первого обходного пути через Северо-Муйский хребет.

**29 августа.** Мосгипротранс приступил к проектированию железной дороги Беркакит — Томмот.

**22–24 сентября.** Третья всесоюзная научно-практическая конференция по проблемам хозяйственного освоения зоны БАМа.

**2 октября.** С оценкой «отлично» государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию автодорожный мост через реку Зею, построенный коллективом МО-64 треста «Мостострой-10».

**10 октября.** После двухлетнего перерыва возобновилась проходка на западном портале Северо-Муйского тоннеля.

Завершено строительство моста через реку Олекму.

**28 октября.** В постоянную эксплуатацию сдан участок Лена — Кунерма протяженностью 262 км.

**4 ноября.** Из Тынды в Усть-Нюкжу отправился первый пассажирский поезд № 651.

**21 ноября.** Третья дорожная профсоюзная конференция дорпрофсожа транспортных строителей БАМа.

**29 декабря.** Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первый кинотеатр в Тынде с названием «Гиллюй», рассчитанный на 600 зрителей.

**29 декабря.** На станцию Этеркан с Ургала прибыл первый пассажирский поезд

**30 декабря.** Первый поезд с почетными пассажирами прибыл на станции Уоян.

**31 декабря.** Коллектив ССМП «Укрстрой» выполнил шефские обязательства по строительству жилого поселка и объектов станции Ургал.

## 1982 год

**6 января.** Первых пассажиров принял автожелезнодорожный вокзал на станции Ургал.

**7 января.** Подписан акт о приемке во временную эксплуатацию железнодорожного участка Бестужево — Дипкун длиной 136 километров.

**23 января.** Началось строительство последнего на БАМе Кударского тоннеля.

**18 февраля.** Подведены итоги конкурса на лучший памятник первопроходцам БАМа в пос. Таксимо. Лучшим признан проект архитектора Р. Ракшаева из института Бурятколхозпроект. Памятник будет установлен у озера Баранчевское, где 15 августа 1940 г. потерпел аварию гидросамолет Г-1 изыскателей трассы.

**11 марта.** Тынде вручено переходящее Красное знамя Совет Министров РСФСР и ВЦСПС за достижение высоких результатов во Всесоюзном социалистическом соревновании в 1981 г.

**26 марта.** Завершен монтаж моста через Зейское водохранилище.

11 апреля. Завершила работу выездная сессия научного совета АН СССР по проблемам БАМа, участники которой обсудили комплексные вопросы хозяйственного освоения зоны БАМа, в частности, развитие Комсомольского ТПК и Ургальского промышленного узла.

**17 апреля.** Построен автодорожный мост через реку Витим.

**28 апреля.** Коллектив ССМП «АлтайБАМстрой» стал победителем в социалистическом соревновании среди предприятий и организаций восточного участка БАМа.

**9 мая.** Путеукладчик пришел на станцию Зейск Амурской области.

**12 мая.** На станцию Хани прибыл первый поезд.

**21 мая.** В Читинскую область прибыл Всесоюзный комсомольский отряд имени XIX съезда ВЛКСМ.

**4 июня.** Коллектив ЛатБАМстроя приступил к закладке первого микрорайона в пос. Таксимо.

**23 июня.** Победителем соцсоревнования, обладателем чемпионской ленты «Лучший молодой строитель Бурятской АССР» за 1981 г. признан плотник СМП-670 треста «Нижеангарсктрансстрой» М. Кокорин.

**2 июля.** Завершен монтаж моста через реку Селемджа в Амурской области.

**16 июля.** Открыто движение пассажирских поездов по маршруту Северобайкальск — Кичера.

**3 августа.** В пос. Куанда прибыл первый десант шефов из Узбекистана.

**5 сентября.** Всесоюзное совещание по обмену опытом организации строительства тоннелей состоялось на бурятском участке БАМа.

**25 сентября.** Первый поезд с почетными пассажирами прибыл на станцию Янчукан.

**7 октября.** Завершено строительство прирассовой ЛЭП-35 Постышево — Амгунь.

**15 октября.** Завершена проходка второго мысового тоннеля на бурятском участке БАМа.

**21 октября.** На строительстве Северо-Муйского тоннеля преодолена 400-метровая зона Ангараканского разлома.

**30 октября.** В г. Нерюнгри открылся музей истории строительства Малого БАМа.

**2 ноября.** Все объекты комплекса Ургал — Постышево сдали в постоянную эксплуатацию воины-железнодорожники, которыми руководит Герой Социалистического Труда офицер В. Куриянов.

**4 ноября.** На станцию Постышево прибыл поезд с почетными пассажирами, победителями соревнования за досрочный ввод пускового комплекса. Железнодорожникам преподнесли символический ключ от нового участка.

В постоянную эксплуатацию сдан Дуссе-Алиньский тоннель.

**5 ноября.** Первый пассажирский поезд прибыл на станцию Ургал-2.

**6 ноября.** Коллектив ЛенинградБАМстроя удостоен переходящего Красного знамени за успехи во втором году XI пятилетки.

**1 декабря.** Последнее «серебряное» звено уложила на таежной станции Февральск команда путеукладчика офицера А. Алексева. Первый рабочий поезд прибыл на станцию Февральск.

## 1983 год

**3 января.** По итогам Всесоюзного социалистического соревнования в ознаменование 60-летия образования СССР коллективу Байкало-Амурской железной дороги присуждено переходящее

Красное знамя МПС и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

**23 января.** В бригаде монтеров пути И. Варшавского побывала делегация Социалистического Союза молодежи Чехословакии, которая приняла участие в укладке звена дружбы

**17 марта.** Молдавские строители приступили к возведению станции Дугда.

**20 марта.** Завершено строительство 27-километрового железнодорожного обхода Северо-Муйского тоннеля. На разъезд прибыл первый поезд.

**21 марта.** В пос. Куанда читинского участка стройки пришла ЛЭП-220.

**27 марта.** Первый поезд пришел на разъезд Окусикан недалеко от Северо-Муйского тоннеля.

**30 марта.** Управление, дорпрофсоюз Байкало-Амурской железной дороги и штаб ЦК ВЛКСМ на БАМе приняли совместное постановление «Об организации социалистического соревнования железнодорожников «Я — хозяин магистрали!»

**12 мая.** Началась укладка рельсов в 7-километровом Байкальском тоннеле.

**14 мая.** Начал свою работу III общетрассовый семинар молодых литераторов БАМа.

**25 мая.** Завершена проходка третьего мысового тоннеля на бурятском участке БАМа.

**5 сентября.** Сдан в эксплуатацию железнодорожный мост через реку Бурей на восточном участке БАМа.

**24 сентября.** На станции Икабья уложено «серебряное» звено, строители выдвинули лозунг «Даешь Чару!».

**1 октября.** На станции Ижак состоялся митинг строителей по случаю укладки «серебряного» звена.

**25 октября.** В Тынду прибыла первая группа бойцов III Всесоюзного отряда молодых железнодорожников, которые будут обслуживать фирменный поезд Тында — Москва.

**5 ноября.** Железная дорога пришла в Чару Читинской области.

**22 декабря.** Вступила в строй ЛЭП-220 на участке Комсомольск-на-Амуре — Ургал. Началась прокладка линии электропередачи Ургал — Февральск.

**25 декабря.** На станции Таксимо уложено «серебряное» звено.

## 1984 год

**4 января.** Шефы из Таджикистана завершили строительство станции Солони на восточном участке БАМа.

**14 января.** Из Тынды в Москву отправился первый скорый поезд Тында — Москва.

**17 января.** Произведена сбойка самого протяженного мысового тоннеля. Проходка сквозь прибрежные скалы всех четырех мысовых тоннелей протяженностью 5 400 метров завершена.

**20 января.** Открыто рабочее движение грузовых поездов по Байкальскому тоннелю.

**17 марта.** Проходка Кодарского тоннеля со стороны восточного портала приостановлена, так как в результате оттаивания многолетнемерзлых пород произошел обвал на законченном проходкой участке в 120 м.

**17 апреля.** Воины-железнодорожники завершили укладку главного железнодорожного пути на восточном участке БАМа. Открыто сквозное движение поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре.

**28 апреля.** На месте стыковки центрального и восточного участков БАМа — разъезде им. Героя Советского Союза В. Мирошниченко, установлен памятный знак, разработанный архитекторами Амурской области.

**1 мая.** Рельсовый путь пришел на станцию Леприндо Читинской области.

**1 июня.** Путеукладчик А. Бондаря вышел к мосту через Витим.

**7 июня.** В Тынде состоялось выездное заседание комиссии Совета министров СССР по вопросам строительства БАМа.

**19 июня.** Проходка Кодарского тоннеля со стороны западного портала приостановлена из-за оттаивания и обрушения пород. После ряда инженерно-технических решений возобновлена проходка с восточного портала Кодарского тоннеля.

**29 июня.** Бригада А. Бондаря установила рекорд укладки 5,4 км пути в сутки.

**1 июля.** Железнодорожное полотно соединило две великие сибирские реки — Лену и Витим. В последние три дня бригада А. Бондаря уложила на подходе к Витиму путь рекордной протяженности — 16 км.

После ликвидации аварийной ситуации началась повторная проходка со стороны западного портала Кодарского тоннеля.



**4 июля.** В г. Иркутске начала работу Всесоюзная научно-практическая конференция «Человек и природа на БАМе».

**27 июля.** Состоялось совещание строителей в пос. Куанда по завершению строительства БАМа.

**12 сентября.** Завершено сооружение временного обхода Ковдорского тоннеля.

**29 сентября.** В 16 час. 40 мин. по читинскому времени на разъезде Балбухта встретились бригады монтеров пути А. Бондаря и И. Варшавского, восточная и западная ветки БАМа соединились.

**1 октября.** На станции Куанда состоялся праздничный митинг, посвященный завершению укладки главного пути «Магистрالی века». Было уложено символическое «золотое звено», открыт монумент Трудовой славы строителям БАМа.

**27 октября.** В Тынде состоялся торжественный митинг, посвященный досрочному открытию движения поездов на всем протяжении магистрали.

**29 октября.** Принят во временную эксплуатацию на тепловозной тяге Байкальский тоннель.

**15 декабря.** Четвертая дорожная профсоюзная конференция дорпрофсожа транспортных строителей БАМа.

## 1985 год

**5 января.** Через Байкальский тоннель проследовал первый поезд по маршруту Кунерма — Северобайкальск.

**Февраль.** На восточном участке сдан в постоянную эксплуатацию поселок железнодорожников на станции Сулук.

**30 мая.** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 511 «О присвоении имени Ленинского комсомола Байкало-Амурской железной дороге Министерства путей сообщения».

**12 июля.** Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 651 «О мерах по дальнейшему строительству Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**13 августа.** Сдан в постоянную эксплуатацию в объеме пускового комплекса участок Тутаул — Зейск на восточном участке БАМа.

**10 сентября.** В Усть-Куте начался X фестиваль искусств «Огни магистрали».

**14 ноября.** Постановлением центрального штаба ВЛКСМ штаб центрального участка БАМа был расформирован и создан единый

штаб ЦК ВЛКСМ, в который вошли все штабы стройки на территории Амурской области и центрального участка БАМа.

*Декабрь.* На трассу прибыл V Всесоюзный отряд молодых железнодорожников.

Началось движение поездов на электрической тяге по участку Лена — Северобайкальск.

Сдан в постоянную эксплуатацию в объеме пусковых комплексов участок восточного БАМа от Ургала до станции Федькин Ключ протяженностью 302 км.

*31 декабря.* Байкальский тоннель сдан в постоянную эксплуатацию.

### 1986 год

*Январь.* Коллективу Байкало-Амурской железной дороги присуждено переходящее Красное знамя и Памятный знак ЦК КПСС, Совета министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «За высокую эффективность и качество работы в XI пятилетке».

*26 мая.* Начал работать железнодорожный вокзал станции Тында.

*1 июня.* В Северобайкальск впервые прибыл пассажирский поезд Красноярск – Северобайкальск.

*22 ноября.* Пятая дорожная профсоюзная конференция дорпрофсожа транспортных строителей БАМа.

*Декабрь.* Введен в эксплуатацию участок Ларба — Усть-Нюкжа (206 км) и электрифицирован участок Лена — Нижнеангарск (943 км).

### 1987 год

*21 января.* Началось сквозное грузовое движение поездов на линии Тында — Чара — Лена.

*Июль.* Первый конкурс профессионального мастерства в пос. Кичера Бурятской АССР.

*19 августа.* Принято Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 958 «О комплексном развитии производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года».

*30 сентября.* Электрифицирован участок Нижнеангарск — Новый Уоян (179 км). Со станции Северобайкальск в сторону Уояна отправился первый электровоз.

**20 октября.** Государственная комиссия приняла участок Усть-Нюкжа — Хани (149 км) в постоянную эксплуатацию.

**Октябрь.** Станция Уоян стала работать в режиме постоянной эксплуатации.

**Декабрь.** Завершение строительных работ по сооружению Кодарского тоннеля.

Сданы в эксплуатацию строившиеся 8 лет мысовые тоннели на бурятском участке БАМа.

Сдан в постоянную эксплуатацию перегон Пономарево — Зейск.

## 1988 год

**Февраль.** Открылось движение пассажирских поездов от Тынды до Северо-Муйского тоннеля.

**31 марта.** Совету штаба ЦК ВЛКСМ Всесоюзной ударной комсомольской стройки строительства и освоения зоны БАМ было предоставлено право перехода на новые условия функционирования со статусом юридического лица и правом самостоятельного ведения финансово-хозяйственной деятельности. С этого времени штаб становится коммерческой организацией.

**1 апреля.** По приказу Минтрансстроя от 3 февраля 1988 № 18-ор входившее в ГлавБАМстрой специальное конструкторско-технологическое бюро реорганизовано в Государственный проектный и конструкторско-технологический институт (с опытным производством) по проектированию организации и технологии железнодорожного и автотранспортного строительства, производственной базы и объектов жилья и соцкультбыта строителей (Гипрожелдорстрой).

**1 мая.** В соответствии с постановлением Совета министров СССР от 14 марта 1988 № 324 и приказом Минтрансстроя от 25 апреля 1988 г. № 57-ор ГлавБАМстрой преобразован в проектно-промышленно-строительное объединение «БАМтрансстрой».

**8 сентября.** На центральном участке сдан в постоянную эксплуатацию пусковой комплекс перегона Тунгала — Февральск.

**1 октября.** На основании приказа Минтрансстроя от 6 октября 1988 г. № 162-ор и приказа «БАМтрансстроя» от 12 октября 1988 г. № 251 был ликвидирован трест «БАМстройкомплект». На базе Шимановского комбината стройиндустрии было организовано производственное объединение «БАМстройиндустрия».

**25 октября.** Создано ремонтно-строительное управление ПО «БАМСтройиндустрия» для производства объектов соцкультбыта в г. Шимановск, Тынды, Тайшет, пос. Таловка и Бамовский.

**30 ноября.** УС «БАМСтройпуть» сдал в постоянную эксплуатацию перегон от Хани до Чары.

**1 декабря.** В составе «БАМтрансстроя» создано управление производственно-технической комплектации.

**Декабрь.** Передача Кодарского тоннеля в постоянную эксплуатацию.

### 1989 год

**1 января.** Упразднен дорпрофсоюз восточносибирских транспортных строителей, его предприятия переданы на профсоюзное обслуживание дорпрофсоюзам ВСЖД, Красноярской железной дороги и дорпрофсожу строителей БАМ.

**1 сентября.** Государственная комиссия, возглавляемая начальником Байкало-Амурской железной дороги имени Ленинского комсомола — заместителем Министра путей сообщения СССР В. Н. Горбуновым, подписала Акт о приемке в постоянную эксплуатацию восточного участка Байкало-Амурской магистрали в объеме пусковых комплексов.

**29 сентября.** Восточный участок БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре вступил в строй действующих линий Министерства путей сообщений в объеме пусковых комплексов. На станциях Маревая, Дипкун, Тутаул, Верхнезейск, Ижак установлены мемориальные доски в честь воинов — железнодорожников и строителей из шефских организаций Тульской, Московской, Ульяновской областей и Башкирской АССР, построивших эти станции и поселки.

**1 октября.** Принят в постоянную эксплуатацию перегон Чара — Таксимо на читинском и бурятском участках.

**30 октября.** Принят в постоянную эксплуатацию участок Таксимо – Окусикан на бурятском участке.

**Октябрь.** Завершение строительных работ по сооружению тоннелей на втором Северо-Муйском обходе.

**1 ноября.** Государственная приемочная комиссия подписала акты о вводе в эксплуатацию последнего пускового комплекса БАМа 54-километрового электрифицированного обхода Северо-Муйского тоннеля.

**10 ноября.** По новому Северо-Муйскому обходу прошли первые пассажирские поезда.

**4 декабря.** Очередное заседание Президиума Совета Министров СССР было посвящено пуску Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в постоянную эксплуатацию использования.

**6 декабря.** Митинг в Тынде по случаю сдачи БАМа в постоянную эксплуатацию.

### 1992 год

**4 января.** Постановление Правительства РФ № 20 «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и сооружению железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск».

**6 апреля.** Постановление Совета министров РСФСР № 223 «Об упорядочении оплаты труда офицеров, прапорщиков и военнослужащих сверхсрочной службы, занятых на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружении железнодорожной линии Беркамит — Томмот — Якутск»

**15 апреля.** Постановление Совета министров РСФСР № 249 «О создании охранной сейсмологической сети в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**1 октября.** В г. Шимановске зарегистрировано ОАО «БАМстройиндустрия».

**6 ноября.** Создание АО «БАМстроймеханизация» в Тынде.

**18 ноября.** На основании распоряжения Госимущества республики Бурятия № 75 трест «Нижнеангарсктранстрой» преобразован в ОАО «Нижнеангарсктранстрой».

### 1993 год

**6 апреля.** Регистрация акционерного общества «БАМтоннельстрой».

### 1996 год

**27 июня.** Регистрация акционерного общества «Нижнеангарсктранстрой».

**25 июля.** Коллегия МПС из-за больших убытков приняла решение о ликвидации Байкало-Амурской железной дороги и передачи ее ВСЖД и ДВЖД. Граница дорог проведена немного западнее станции Хани.

**20 ноября.** Постановление Правительства РФ № 1377 «О соединении Байкало-Амурской железной дороги к Дальневосточной железной дороге».

**4 декабря.** Постановление Государственной Думы № 862-II ГД «О Комиссии Государственной Думы Федерального Собрания РФ по анализу социально-экономических последствий реорганизации Байкало-Амурской магистрали...».

#### **1997 год**

**16 июня.** Постановление Правительства РФ № 728 «О первоочередных мерах по экономическому стимулированию экономического развития зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**5 декабря.** Произведена последняя сквозная сбойка разведочно-дренажной штольни Северо-Муйского тоннеля.

#### **1999 год**

**19 января.** Постановление Правительства РФ № 69 «Вопросы хозяйственного освоения зоны Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**17 марта.** Постановление Государственной думы РФ № 3762-II ГД «О 25-летию начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

**22 сентября.** Постановление Государственной Думы Федерального Собрания РФ № 4330-II ГД «О Федеральном законе "Об особых экономических зонах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали"».

**22 декабря.** Постановление Совета Федерации Федерального Собрания РФ № 489-СФ «О Федеральном законе "Об особых экономических зонах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали"».

**30 декабря.** Письмо Президента РФ № Пр-1765 «Об отклонении проекта федерального закона "Об особых экономических зонах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали"».

#### **2000 год**

**25 мая.** ОАО «БАМстройиндустрия» на основании решения арбитражного суда признано банкротом.

### **2001 год**

**30 марта.** Сбойка основного Северо-Муйского тоннеля.

**21 декабря.** Первый рабочий поезд прошел по Северомуйскому тоннелю.

### **2002 год**

**14 февраля.** Регистрация ОАО ПМК «ЛенаБАМстрой».

**26 июня.** Создание ПАО «Тындатрансстрой».

### **2003 год**

**29 ноября.** Государственная комиссия подписала акт о приемке в постоянную эксплуатацию Северомуйского тоннеля.

**5 декабря.** По Северомуйскому тоннелю прошел первый грузовой состав, открыто постоянное движение поездов.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АЯМ — Амуро-Якутская железнодорожная магистраль  
БАМ — Байкало-Амурская железнодорожная магистраль  
БАМЖД — Байкало-Амурская железная дорога  
ВИА — вокально-инструментальный ансамбль  
ВСС БАМ — врачебно-санитарная служба БАМ  
ГОК — горно-обогатительный комбинат  
ДК — дом культуры  
ЖКО — жилищно-коммунальный отдел  
КБО — комбинат бытового обслуживания  
КПП — комплексный приемный пункт  
КСК — культурно-спортивный комплекс  
Минтрансстрой — Министерство транспортного строительства СССР  
МЖК — молодежный жилищный комплекс  
МК — механизированная колонна (мехколонна)  
МО — мостостроительный отряд (мостотряд)  
МПС — Министерство путей сообщения СССР  
ОРС — отдел рабочего снабжения  
ПМК — передвижная механизированная колонна  
РСУ — ремонтно-строительный участок  
СМП — строительно-монтажный поезд  
СМУ — строительно-монтажное управление  
СОШ — средняя общеобразовательная школа  
ССМП — специализированный строительно-монтажный поезд  
СУ — специализированное управление  
СЭС — санитарно-эпидемиологическая служба  
ТБО — территориальное библиотечное объединение  
ТБЦ — торгово-бытовой центр  
ТО — тоннельный отряд  
ТОЦ — торгово-общественный центр  
ТПК — территориально-производственный комплекс  
УПК — учебно-производственный комбинат  
УПП — учебно-производственный пункт  
УРС — управление рабочего снабжения  
УС — управление строительства  
ФАП — фельдшерско-акушерский пункт  
ЦБС — централизованная библиотечная система  
ЦРБ — центральная районная больница  
ШРМ — школа рабочей молодежи



## **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ**

**Байкалов Николай Сергеевич**, кандидат исторических наук, доцент Бурятского государственного университета им. Д. Банзарова (г. Улан-Удэ), e-mail: [baikalov@bsu.ru](mailto:baikalov@bsu.ru)

Научное издание

*Николай Сергеевич Байкалов*

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

*Монография*

Редактор  
*Е. И. Борисова*

Дизайн обложки  
*А. Б. Дашиевой*

Компьютерная верстка  
*Т. И. Гармаевой*

Свидетельство государственной регистрации  
№ 2670 от 11 августа 2017 г.

Подписано в печать 07.12.22. Формат 60x84 1/16  
Уч.-изд. л. 17,88. Усл. печ. л. 19,3. Тираж 300. Заказ 171.

Издательство Бурятского госуниверситета  
670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а  
gio@bsu.ru

Отпечатано в типографии  
Издательства Бурятского госуниверситета  
670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 3а

Переплетные работы выполнены в типографии "НоваПринт"  
670000, г. Улан-Удэ, пр. Автомобилистов, 15