

ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ
МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Фонд «История Отечества»



**«ОГНИ МАГИСТРАЛИ»:
ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ
И СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ
СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

**(к 50-летию начала строительства
Байкало-Амурской железнодорожной магистрали)**

**Сборник научных трудов
по материалам всероссийской научно-практической конференции
с международным участием**

Научный редактор
Н. С. Байкалов, доктор исторических наук, доцент,
директор Института истории и филологии БГУ

Улан-Удэ
Издательство Бурятского госуниверситета им. Д. Банзарова
2024

УДК 811.512 (082)
ББК 81.63
О-232

Утверждено к печати
редакционно-издательским советом
Бурятского госуниверситета им. Д. Банзарова
Протокол № 8 от 14.06.2024 г.

Сборник размещен в системе РИНЦ
на платформе научной электронной библиотеки eLibrary.ru

Рецензенты

Н. И. Атанов, доктор экономических наук, профессор,
руководитель РО ВЭО РФ (г. Улан-Удэ)

А. С. Вацук, доктор исторических наук, профессор,
главный научный сотрудник ИИАЭ ДВО РАН (г. Владивосток)

О-232 **«Огни магистрали»: исторический опыт и стратегии развития регионов Сибири и Дальнего Востока** (к 50-летию начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали) : сборник научных трудов по материалам всероссийской научно-практической конференции с международным участием / научный редактор Н. С. Байкалов. Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета имени Доржи Банзарова, 2024. 456 с.
ISBN 978-5-9793-1930-8
DOI 10.18101/978-5-9793-1930-8-2024-1-456

Сборник научных трудов всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвященной 50-летию начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали «Огни магистрали»: исторический опыт и стратегии развития регионов Сибири и Дальнего Востока», содержит результаты исследований реализации успешного ударного строительства и амбициозного замысла создания нового промышленного района на востоке государства, истории освоения зоны БАМа. Тематика трудов охватывает широкий круг вопросов по истории национально-государственных структур, истории социально-экономических и культурно-исторических преобразований региона.
Адресовано специалистам гуманитарного профиля, а также широкому кругу читателей.

“Lights of the Mainline”: The historical Experience and Development Strategies of the Regions of Siberia and the Far East: a collection of scientific papers based on the proceedings of All-Russian scientific and practical conference with international participation, dedicated to the 50th anniversary of the start of construction of the Baikal-Amur Railway / scientific editor N. S. Baikalov. Ulan-Ude: Dorzhi Banzarov Buryat State University Publishing Department, 2024. 456 p.

The collection of scientific papers of the All-Russian scientific and practical conference with international participation, dedicated to the 50th anniversary of the start of construction of the Baikal-Amur Railway “Mainline Lights”: historical experience and development strategies of the regions of Siberia and the Far East” is devoted to research into the implementation of successful shock construction and the ambitious plan to create a new industrial area in the East of the state, the history of the development of the BAM zone. The topics of the works cover a wide range of issues in the history of national-state structures, the history of socio-economic and cultural-historical transformations of the region.
Addressed to humanitarian specialists, as well as a wide range of readers.

УДК 811.512 (082)
ББК 81.63

© Бурятский госуниверситет
имени Доржи Банзарова, 2024

ISBN 978-5-9793-1930-8

Уважаемые земляки!

В 1974 г. вышло постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», ознаменовавшее старт масштабной всесоюзной ударной комсомольской стройки. Это был судьбоносный день не только для России, но и для нашей республики.

От озера Байкал и от Тихого океана навстречу друг другу двинулись бригады строителей. Спустя 10 лет, уложив больше 3 000 км железнодорожного полотна, состоялась укладка финального, «золотого», звена.

Бурятский участок в истории БАМа являлся одним из самых сложных, он объединил города и людей всех республик Советского Союза. Особенно памятен ударный труд самых молодых строителей — отрядов десятков тысяч комсомольцев, приехавших на всесоюзную стройку добровольно. Для каждого из участников прокладки

и пуска в эксплуатацию железнодорожного полотна в труднодоступных районах Бурятии воплощение этого грандиозного проекта являлось делом всей жизни.

Отряды комсомольцев, движимые идеей созидания, возводили Байкало-Амурскую железную дорогу, которой в дальнейшем было присвоено имя Ленинского комсомола.

Байкало-Амурская магистраль дала новый эффективный импульс экономическому и социальному развитию республики. БАМ предопределил будущее территорий, по которым протянулась железнодорожная артерия, давшая жизнь новым населенным пунктам.

Сегодня уже на протяжении нескольких лет идет масштабный второй этап строительства магистрали. Проект «БАМ-2» кардинально увеличит пропускную способность магистрали. В Бурятии в ближайшее время стартует стройка XXI века — строительство второго Северомуйского тоннеля, крупнейшего тоннеля в Российской Федерации, который превзойдет первый Северомуйский.

Наш Президент Владимир Владимирович Путин в этом году, поздравляя ветеранов-бамовцев, особое внимание уделил трудовому подвигу и силе духа участников строительства Байкало-Амурской магистрали: «А если бы они тогда не дожали? Не было бы БАМа, вот и все, его бы не было. А он у нас есть! И мы, ориентируясь на лучшие примеры тех, кто создавал такие объекты, должны, конечно, двигаться дальше. И мы обязательно это сделаем».

Прошло 50 лет с начала этой стройки века, но трудовые традиции героев-бамовцев всегда будут для нас верным ориентиром. Благодарю всех строителей Байкало-Амурской магистрали, особенно участников возведения бурятского участка, за самоотверженный труд и весомый вклад в развитие нашей страны и республики!



Глава Республики Бурятия —
Председатель Правительства Республики Бурятия
Алексей Самбуевич Цыденов



Сегодня мы с сердечной благодарностью вспоминаем событие века, состоявшееся ровно 50 лет назад и ставшее поворотным моментом в развитии нашей необъятной страны — начало строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, которая пересекла всю Восточную Сибирь и Дальний Восток.

После знаменательного XVII съезда комсомола тысячи неравнодушных молодых людей в составе комсомольских бригад отправились на ударную стройку, ставшую для них делом жизни, а для нас достойным примером воплощения мечты в реальность. Мы чтим трудовой подвиг героев-бамовцев, проложивших дорогу в труднодоступных суровых условиях

глухой тайги, возводивших новые населенные пункты. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали было трудной миссией, но выполнимой.

БАМ стал последним мегапроектом Советского Союза — это было достижение целого поколения советских людей. История БАМа дает нам возможность сделать правильные выводы и еще раз подтверждает, что БАМ — дорога в будущее.

Президент России Владимир Владимирович Путин подчеркнул, что Россия должна стать мощной транспортной державой, а для этого просто необходимо расширить возможности БАМа. В XXI в. БАМ будет не только востребован, он должен получить дальнейшее развитие в новом проекте «БАМ-2». Это символ экономической силы и стратегии безопасности на востоке нашего государства. Воплощая в жизнь новый проект «БАМ-2», мы продолжаем укрепление России как могучей транспортной державы.

Я поздравляю всех и, конечно, в первую очередь строителей Байкало-Амурской магистрали, ветеранов легендарной стройки с юбилейной датой! Всем крепкого здоровья, мира и добра! Нас ждут новые свершения и победы!

Ректор Бурятского государственного университета
имени Доржи Банзарова
Алдар Валерьевич Дамдинов

Возведение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали имени Ленинского комсомола по праву считается одной из самых масштабных строек не только в истории СССР, но и в мировой практике транспортного строительства. Железная дорога общей протяженностью более 4 тысяч километров пересекла малонаселенные территории шести административных единиц РСФСР.

Труженики БАМа работали в сложнейших условиях: вечная мерзлота, суровый климат, бездорожье. В тайге было уложено более 3 тысяч километров основного пути, построено 8 тоннелей, 4 242 моста, более 200 железнодорожных станций, 63 населенных пункта, включая три новых города — Северобайкальск, Тында и Нерюнгри.

Комсомольская путевка на «стройку века» определила будущее не только молодого поколения советских граждан, но и страны в целом. Для многих это время сопряжено с трудовым подвигом комсомольцев, дружбой народов СССР, объединенных единым стремлением созидания и инициативы. В строительство были вовлечены шефские коллективы союзных республик, автономий, краев и областей РСФСР, а также студенческие отряды и добровольцы дружественных социалистических государств.

Сегодня БАМ является важнейшим инфраструктурным объектом на востоке страны, предвосхитившим решение социально-экономических и геостратегических вопросов. Программа модернизации Восточного полигона предусматривает создание вторых путей, обновление железнодорожной инфраструктуры, развитие новых центров хозяйственного освоения. Социально-экономический потенциал территорий влияния магистрали позволяет сохранять народонаселение в Сибирском и Дальневосточном регионах.

Успешно развивающийся БАМ сегодня — это один из показателей силы российского государства и достойный геополитический ответ западным оппонентам, определяющий перспективы развития нашей страны в рамках общей стратегии поворота России на Восток. В этих условиях консолидация академических, образовательных и производственных ресурсов для обсуждения и обобщения исторического опыта реализации масштабных инфраструктурных проектов в Сибирском и Дальневосточном регионах и выявления перспективных направлений дальнейших фундаментальных и прикладных разработок, связанных с опережающим развитием новых территорий, имеет первостепенное значение. Поздравляем участников всероссийской научно-практической конференции с международным участием «"Огни магистрали": исторический опыт и стратегии развития регионов Сибири и Дальнего Востока», желаем им плодотворной дискуссии и научных открытий!



Академик РАН,
директор Института монголоведения, буддологии и тибетологии
Сибирского отделения Российской академии наук
Борис Ванданович Базаров

УДК 94:332(571.54)

**БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ:
ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ**© **Байкалов Николай Сергеевич**

доктор исторических наук, директор Института истории и филологии,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
baikalov@bsu.ru

История БАМа начинается с транспортных проектов второй половины XIX — начала XX века и охватывает несколько важных периодов в жизни нашей страны. В 1930–1950-е гг. строительство БАМа осуществляли заключенные сталинских лагерей. Для этого в системе ГУЛАГа были организованы БАМлаг, а затем Управление железнодорожного строительства с сетью ИТЛ. За это время были построены участки Тайшет — Лена, Бам — Тында, Известковая — Ургал, Комсомольск — Советская Гавань. С началом хрущевских реформ строительные работы были временно приостановлены. Новый импульс БАМ получает с конца 1960-х гг., когда были возобновлены проектно-изыскательские работы вдоль будущей трассы. В 1974 г. БАМ провозглашается Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, в которую были вовлечены представители более 80 национальностей всех советских республик, автономных республик, краев и областей РСФСР. За 10 лет было уложено более 3 тыс. км основного пути, автомобильные и железнодорожные мосты, тоннели, станции и прочие объекты. 1 октября 1984 г. прошла торжественная укладка символического «золотого звена» пути, позволившая открыть сквозное рабочее движение вдоль всего БАМа. Завершение строительных работ и пуск магистрали в постоянную эксплуатацию пришелся на вторую половину 1980-х–1990-е гг. Последним в 2003 г. был запущен самый протяженный в России Северомуйский тоннель. С 2014 г. была провозглашена программа модернизации Транссиба и БАМа «Восточный полигон», которая предполагает масштабное обновление транспортной инфраструктуры Сибирского и Дальневосточного регионов, но также призвана открыть доступ к огромным запасам минерального сырья и создать новый индустриальный пояс на востоке страны.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль; БАМлаг; Всесоюзная комсомольская стройка; Восточный полигон; БАМ 2.0.

**BAIKAL-AMUR MAINLINE:
PAST, PRESENT AND FUTURE OF THE GREAT CONSTRUCTION**

© Nikolay S. Baikalov

doctor of history, director of the Institute for History and Philology
Banzarov Buryat State University
Russia, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
baikalov@bsu.ru

The history of BAM begins with transport projects of the second half of the 19th — early 20th centuries and covers several important periods in the life of our country. In the 1930s–1950s the construction of BAM was carried out by prisoners of Stalin's camps.

For this purpose, BAMlag was organized in the Gulag system, and then the Railway Construction Department with the camps' network. During this time, the sections Taishet — Lena, Bam — Tynda, Izvestkovaya — Urgal, Komsomolsk — Sovetskaya Gavan' were built. With the beginning of Khrushchev's reforms, construction work was temporarily suspended. BAM has been receiving new impetus since the late 1960s, when design and survey work along the future route was resumed. In 1974, BAM was proclaimed the All-Union Komsomol shock construction project, in which more than 80 nationalities of all Soviet republics, autonomous republics, territories and regions of the RSFSR were involved. Over 10 years, more than 3 thousand km of the main track, road and railway bridges, tunnels, stations and other objects were laid. On October 1, 1984, the ceremonial laying of the symbolic "golden link" of the path took place, which made it possible to open through labor traffic along the entire BAM. The completion of construction work and the launch of the railway into permanent operation occurred in the second half of the 1980s and 1990s. The last to be launched in 2003 was the Severomuysky Tunnel, the longest in Russia. Since 2014, the "Vostochny Poligon" modernization program for the Trans-Siberian Railway and BAM was proclaimed, which involves a large-scale update of the transport infrastructure of the Siberian and Far Eastern regions, but is also intended to open access to huge reserves of mineral raw materials and create a new industrial belt in the east of the country.

Keywords: Baikal-Amur Railway; BAMlag; All-Union Komsomol construction; Eastern training ground; BAM 2.0.

Социально-экономическое развитие России всегда было связано с необходимостью транспортного освоения территории. Еще в рамках проектирования Транссиба изыскатели рассматривали вариант проведения железной дороги к Тихому океану через северную оконечность Байкала. Были организованы две экспедиции, участники которых признали прокладку северного пути невозможным из-за сложных природно-географических условий, препятствовавших земледельческому освоению края.

Спустя несколько десятилетий к идее строительства северного пути вернулось советское правительство. В 1924 г. был утвержден перспективный план развития железных дорог СССР, где впервые были обозначены контуры магистрали, проходящей параллельно Транссибу. В начале 1930-х гг. были проведены первые изыскательные работы, будущая трасса стала именоваться Байкало-Амурской магистралью. В условиях напряженной международной обстановки и назревавшего мирового конфликта БАМу придавалось особое значение рокадной дороги, проходящей параллельно линии потенциального фронта и используемой для снабжения войск.

13 апреля 1932 г. было издано постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», в соответствии с которым новую железную дорогу планировалось построить в течение трех лет [7, с. 43]. Недостаток материальных и трудовых ресурсов заставляет правительство передать стройку в ведение ОГПУ. В 1932–1938 гг. строительные работы на западном и восточном участках БАМа осуществлялись заключенными БАМлага, а с 1938 г. — восьмью лагерями специально учрежденного Управления железнодорожного строительства и исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке.

К 1941 г. были проложены соединительные меридиональные линии от Транссиба к будущему БАМу: Бамовская — Тында, Известковая — Ургал, Волочаевка — Комсомольск-на-Амуре. На трассе БАМа возникло три новых железнодорожных узла:

Тында, Ургал и Комсомольск-на-Амуре, от которых должно было развернуться параллельное строительство сразу шести участков дороги.

В начальный период Великой Отечественной войны строительство большинства участков БАМа¹ 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 советских граждан, но и японских военнопленных. С востока работы осуществляли заключенные Нижнеамурского ИТЛ (Нижнеамурлага), с запада — Ангарского ИТЛ (Ангарлага). На рубеже 1940–1950-х гг. было открыто рабочее движение поездов по ветке Тайшет — Братск, повторно сданы в эксплуатацию участки Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань и Известковая — Ургал. В ноябре 1950 г. первый поезд пришел в Усть-Кут.

Смерть Сталина привела к заморозке ряда крупных инфраструктурных проектов. В 1955 г. было закрыто Управление строительства Нижне-Амурского ИТЛ, а сам лагерь передан в управление МВД по Хабаровскому краю. К транспортному строительству больше не привлекались заключенные Ангарлага. Стройка была передана Министерству путей сообщения (МПС) СССР, которое к 1958 г. завершило участок Тайшет — Лена протяженностью 692 км.

Смена приоритетов в экономической политике нового руководства страны и разрядка международной обстановки в регионе привели к «затишью» в сооружении БАМа. Отправной точкой для возобновления работ стало постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 24 марта 1967 г. № 268-104 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В документе «признавалось целесообразным» строительство железной дороги от Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре «для дальнейшего развития производительных сил в районах Забайкалья и Дальнего Востока и повышения пропускной способности железных дорог в указанных районах» [13, фр-5446, оп. 106а, д. 1513. л. 186–187]. С этой целью постановлением предусматривалось увеличение объема проектных работ МПС и Минтрансстроя СССР на полтора миллиона рублей, расширение геологоразведки в районах будущей магистрали, а также разработка в двухмесячный срок предложений по освоению природных ресурсов зоны БАМа министерствами транспортного строительства, путей сообщения, обороны и охраны общественного порядка совместно с другими заинтересованными ведомствами.

За пять лет в НИИ транспортного строительства совместно с проектными институтами Минтрансстроя СССР было выполнено около 60 НИОКР с целью обоснования оптимальной транспортной схемы и инвестиционной программы строительства магистрали. К проектированию было привлечено более 150 научно-исследовательских и проектных организаций АН СССР, Госстроя СССР, министерств путей сообщения, энергетики, связи, геологии и др. За каждым участком стройки был закреплен свой генеральный проектировщик из числа проектных институтов Минтрансстроя: Томгипротранс (Лена — Байкальский тоннель), Сибгипротранс (Байкальский тоннель — Нижнеангарск — Чара), Ленгипротранс (Чара — Тында), Мосгипротранс

¹ Строительные работы продолжались на участках Известковая — Ургал и Комсомольск — Советская Гавань.

(Тында — Ургал), Дальгипротранс (Ургал — Комсомольск-на-Амуре). Общую координацию всех изыскательских и проектных работ осуществлял генеральный проектировщик БАМа — Мосгипротранс [35, л. 113–116].

В 1972–1973 гг. в обстановке строгой секретности начались работы по сооружению промышленных баз и рабочих поселков для будущих строителей БАМа. Рабочие приступили к восстановлению демонтированных в годы войны путей на ветке Бам — Тында.

Первое официальное упоминание о начале новой стройки прозвучало в выступлении Л. И. Брежнева на торжественном заседании в Алма-Ате, посвященном 20-летию освоения целины 15 марта 1974 г. Генеральный секретарь ЦК КПСС отметил, что БАМ станет всенародной стройкой, в которой примут участие молодые люди всех республик СССР [11].

23–27 апреля 1974 г. в Москве проходил XVII съезд ВЛКСМ, на котором официально было объявлено решение возобновить строительство БАМа. Был сформирован Всесоюзный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ в составе 600 бойцов, который непосредственно из Дворца съездов был направлен в район будущего строительства. БАМ был провозглашен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, а при ЦК ВЛКСМ был организован центральный штаб по шефству над новым проектом.

8 июля 1974 г. вышло знаменитое постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором перед Минтрансстроем и МПС СССР была поставлена задача: к 1983 г. построить железную дорогу от г. Усть-Кут до г. Комсомольск-на-Амуре (3 145 км), второй путь железнодорожной линии Тайшет — Лена (680 км) и железнодорожную линию Бам — Тында — Беркамит (397 км) [16, л. 61–78].

Новость о начале столь грандиозного проекта явилась полной неожиданностью как для мирового сообщества, так и для советских граждан. БАМ не предусматривался в плане развития народного хозяйства страны на IX пятилетку. Поспешность, с которой была объявлена стройка, вызвала множество предположений о причинах этого решения.

В официальных источниках необходимость БАМа объяснялась потребностями развития народнохозяйственного комплекса. Новая дорога позволяла разгрузить Транссиб и сократить расстояние транзитных перевозок с запада на восток на 500 км. С помощью БАМа предполагалось вовлечь в хозяйственный оборот малоосвоенные территории Сибири и Дальнего Востока. В Генеральной схеме районной планировки зоны влияния БАМа, разработанной Гипрогором в 1977 г., было выделено 14 планировочных районов, где должны были сформироваться 11 территориально-производственных комплексов, 40 промышленных узлов, более 100 населенных пунктов [30, с. 3].

В западной литературе уделялось внимание военно-стратегическим предпосылкам строительства БАМа. Экстренность провозглашения нового проекта, форсированные темпы сооружения дороги, привлечение к работам железнодорожных войск многие связывали с ухудшением советско-китайских отношений в конце 1960-х — начале 1970-х гг. В настоящее время подобные взгляды на значение новой железной дороги нередко критикуются. Вместе с тем эксперты отмечают, что значение военно-стратегического фактора для строительства БАМ трудно оценить еще в силу отсутствия указывающих на это советских источников [39, с. 222].

В современной историографии БАМа много внимания уделяется политико-идеологическим факторам сооружения магистрали. Многие историки утверждают, что советское общество 1970-х гг. устало от постоянного идеологического давления со стороны государства. С помощью БАМа советские идеологи пытались возродить и укрепить слабеющий энтузиазм граждан и направить их энергию в русло трудовых подвигов и побед. Массовое участие молодежи в комсомольской стройке снижало уровень социального напряжения в центральных районах страны, возникавшего в силу недостатка карьерных возможностей [1, с. 528].

Строительство магистрали велось одновременно с запада и с востока на восьми участках. 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. Сам западный участок стройки был разделен по административно-территориальному признаку на три большие части: иркутский («малый западный»), бурятский и читинский. Ветка, проходящая через северные районы Амурской области, позднее стала именоваться «центральный участком», а железная дорога Хабаровского края — «восточным» или «малым восточным участком». Линию Бам — Тында — Беркакит Амуро-Якутской магистрали в литературе нередко называют «Малым БАМом».

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 трассой БАМа, была учреждена Комиссия Совета Министров РСФСР по вопросам строительства БАМа и развития хозяйства в районе сооружения магистрали.

При МПС была образована Дирекция строительства БАМа с группами заказчиков на каждом участке. В 1975 г. в составе дирекции была создана врачебно-санитарная служба, в 1976 г. — отдел учебных заведений. В 1979 г. на предприятиях и в организациях Дирекции строительства БАМа работало 7 500 человек, в том числе более 1 000 инженеров и 2 000 медработников и педагогов [20, л. 5].

Для оперативного руководства строительством приказами Минтрансстроя СССР от 16.07.1974 № 163 и от 29.08.1974 № 189 было организовано Главное управление по строительству БАМа (ГлавБАМстрой) [36, л. 229]. Начальником управления был назначен заместитель министра транспортного строительства К. В. Мохортов. В 1986 г. его сменил Е. В. Басин.

В ведении ГлавБАМстроя находилось 10 крупных строительных трестов и управлений. Генеральным подрядчиком иркутского участка стало Управление строительства (УС) «Ангарстрой», осуществлявшее укладку основного пути от Усть-Кута до Байкальского хребта и второго пути на линии Тайшет — Лена. Управление включало 20 строительных подразделений, в которых трудилось более 12 тыс. человек [6, л. 7–8]. В 1980 г. из Ангарстроя выделился трест «ЛенаБАМстрой», который специализировался на сооружении железнодорожного узла Лена, возведении объектов гражданско-жилищного строительства, включая временные поселки строителей [5, л. 1–2].

На бурятском участке БАМа генподрядчиком был трест Нижнеангарсктрансстрой, объединивший 18 специализированных строительных и транспортных подразделений общей численностью более 9 тыс. человек [2, л. 8]. Сооружением линии Бам — Тында — Беркакит и укладкой пути на территориях Читинской области и Якутской АССР занималось УС «БАМстройпуть», организованное приказом министра транспортного строительства в ноябре 1971 г. Железнодорожный узел Тында возводил коллектив треста «Тындагтрансстрой», образованный в 1974 г. Строительство комбината «Шимановскстройиндустрия» осуществляли рабочие треста «Шимановсктрансстрой». После окончания строительства комбината трест был реорганизован и под названием «ЦентробАМстрой» был передислоцирован на центральный участок БАМа.

Отсыпкой земляного полотна под железную дорогу, прокладкой автомобильных дорог, подъездных путей, разработкой карьеров занимались механизированные колонны трестов «БАМстроймеханизация» и «ЗапБАМстроймеханизация». В последнем на начало 1986 г. было 15 подразделений, в том числе 12 мехколонн с общей численностью работников 5 373 [3, л. 15]. Буровзрывные работы осуществлялись рабочими треста «БАМтрансвзрывпром», комплектованием стройки необходимыми материалами, техникой, монтажом и ремонтом строительного оборудования занимались тресты «БАМстройкомплект» и «БАМтранстехмонтаж».

Помимо производственных объектов в разгар строительства в ведении ГлавБАМстроя находилось 88 детских дошкольных учреждений, 286 магазинов, 106 столовых, более 300 тыс. м² инвентарного жилого фонда, газета «БАМ». Всего в системе ГлавБАМстроя насчитывалось более 60 тыс. работников [37, л. 51–52].

Кроме подразделений ГлавБАМстроя к сооружению магистрали привлекались другие главки Минтрансстроя СССР. Строительство мостов, мостовых переходов и прочих искусственных сооружений на условиях субподрядчиков осуществляли коллективы мостостроительных трестов № 8, 9 и 10 Главмостостроя Минтрансстроя СССР. Работавший на западном участке стройки трест «Мостострой-9» включал на начало 1981 г. 8 мостоотрядов, 4 мостопоезда, управление механизации, автобазу, УПТК, техшколу и учебный пункт. Численность работающих в тресте вместе с работниками подведомственных детских дошкольных учреждений составляла 6 040 [3, л. 5, оп. 1, д. 176].

На сооружении тоннелей были заняты тоннельные отряды УС «БАМтоннельстрой». К середине 1980-х гг. организация являлась одной из крупнейших на БАМе. В состав БАМтоннельстроя входило 8 тоннельных отрядов, две автобазы, управление механизации, УПТК, ЖКК, техшкола и др. Численность работников превышала 7 000 человек [12. Ф. Р.-1880, оп. 1, д. 467, л. 10].

Строительство восточного участка БАМа вели воины-железнодорожники под руководством Главного управления железнодорожных войск (ГУЖВ). По расчетам командования, для производства работ на стройку было необходимо направить восемь усиленных железнодорожных бригад и два отдельных мостовых полка. Для этих целей в структуре ГУЖВ было создано два корпуса — Тындинский и Чегдомынский, включавшие несколько десятков железнодорожных батальонов и других подразделений. В 1978 г. было создано Управление по строительству БАМа и железных дорог Дальнего Востока, на которое возложили решение основных вопросов по строительству магистрали [9, с. 41].

В строительстве БАМа периода Всесоюзной комсомольской стройки целесообразно выделять три периода: начальный (1971–1975), основной (1976–1984) и заключительный (1985–1989).

На первом этапе происходило развертывание строительных предприятий, подготовка строительных площадок, прокладка временных дорог и обустройство временных поселков транспортных строителей. С весны 1972 г. транспортные строители приступили к отсыпке земляного полотна на линии Бам — Тында. 14 сентября бригада путейцев под руководством И. Зелинского уложила на станции БАМ (Бамовская) «серебряное» звено — символ начала строительства магистрали.

В январе 1974 г. начались подготовительные работы на западном участке трассы. В сторону будущего поселка Звездный на севере Иркутской области начал прокладку зимника первый десант из 18 строителей СМП-286 УС «Ангарстрой» во главе с П. П. Сахно.

2–3 мая 1974 г. коллективы строителей всесоюзного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ прибыли в г. Усть-Кут и пос. Тындинский для строительства западной ветки БАМа. В августе в Тынде и Чегдомыне были организованы два корпуса железнодорожных войск для возведения восточного участка магистрали. Осенью на западном и восточном участках трассы началась укладка железнодорожного пути.

С провозглашением БАМа ударной комсомольской стройкой была развернута работа по организации комсомольского призыва на местах. Вслед за всесоюзным комсомольским отрядом им. XVII съезда ВЛКСМ на центральный участок БАМа прибыл отряд «Московский комсомолец», 500 бойцов которого влились в коллектив СМП-573 треста «Тындатрансстрой». В ноябре 1974 г. на восточный участок прибыл СМП «Укрстрой», сформировавший на местах пять хозрасчетных участков «Донбасс», «Харьков», «Карпаты», «Киев», «Днепр», которые были заняты на возведении железнодорожного узла Ургал и участка Ургал — Березовка — Комсомольск. В 1978 г. на БАМе высадился всесоюзный комсомольский отряд им. XVIII съезда ВЛКСМ под командованием В. И. Аксенова, вошедший в СМП-608 «Нижнеангарсктрансстрой».

1. Всего на стройку было направлено 4 всесоюзных ударных и 29 республиканских, краевых и областных комсомольских отрядов, насчитывавших 43,7 тыс. комсомольцев [10, с. 11]. 30 мая 1985 г. за вклад комсомольцев в строительство Байкало-Амурской железной дороги было присвоено имя Ленинского комсомола [13. Ф. Р.-5446, оп. 106а, д. 1513, л. 9].

Требования, предъявляемые к кандидатам в комсомольские стройотряды, были достаточно строгими и включали наличие строительной специальности, хорошую физическую подготовку, отсутствие фактов нарушения трудовой дисциплины, отсутствие судимости. 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 [8, с. 125].

Каждый день в местные комсомольские организации приходили письма со всех концов страны. Преподаватель Иркутского политехнического института Николай Кузнецов писал: «Неутомимое желание прожить и работать в современном, строящемся и молодежном городе заставило меня написать вам письмо... Поэтому убедительно прошу вас сообщить о возможности трудоустройства в вашем городе, на одно

из предприятий, на котором, по вашему усмотрению, я буду приносить наибольшую пользу» [14, л. 26–26об].

В письме Владимира Татарчука из г. Семипалатинска Казахской ССР в Северобайкальский РК ВЛКСМ читаем: «Здравствуйте, уважаемые товарищи! Обращается к вам воин САВО¹, старший сержант Татарчук. Я узнал, что у вас в Северобайкальске открывается новое месторождение. И т. к. уже совсем скоро, в мае, заканчивается моя служба и мне бы хотелось поехать к вам, поехать работать на этом месторождении. А до армии я три года учился на машиниста экскаватора в СГПТУ-33, г. Железногорске — Илимском Иркутской обл. После окончания работал год до армии на экскаваторах ЭКГ-8, ЭКГ-8 и по 5 разряду. И если есть такая возможность, то дайте знать...» [14, л. 30–30об].

Материалы соцопросов, проходивших на БАМе в первые годы, демонстрировали, что большинство прибывших на стройку руководствовались нематериальными интересами. 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 % [22, с. 50–52]. Судя по материалам обследования 1976 г., среди мотивов приезда на стройку 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 %). [38, с. 94–103].

Для многих БАМ выступал своеобразной точкой отсчета, перезагрузки собственной жизни. Часто с просьбами отправить на строительство магистрали обращались люди, завершавшие очередной этап своей биографии: выпускники учебных заведений, демобилизованные из рядов советской армии, отбывшие срок заключения, пережившие развод или создавшие новую семью.

Так, например, Валерий Матюшов из г. Валуйки Белгородской области обратился в комсомольский штаб с просьбой о помощи: «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... 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. Не подумайте, что я прошу Вас ходатайствовать перед администрацией — я сам, своим примером ко всему докажу, что я достоин этого» [34, л. 1–2].

В первые годы строительства работа транспортных строителей протекала в крайне сложных условиях района пионерного освоения, отсутствия 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. Лишь благодаря самоотверженному труду строителей, их упорству и целеустремленности удалось в кратчайшие сроки сформировать квалифицированные коллективы, подготовить промышленные

¹ САВО — Среднеазиатский военный округ.

площадки и развернуть строительные предприятия, создать временные рабочие поселки с широким набором социально-бытовых услуг.

На второй этап комсомольской стройки приходится основной объем работ по сооружению железной дороги. Практически ежегодно транспортные строители отчитывались о досрочной сдаче нового участка дороги. В октябре 1977 г. была сдана в эксплуатацию железнодорожная линия БАМ — Тында, соединившая строящуюся магистраль с Транссибом. Это позволило существенно ускорить переброску грузов на строительные участки и нарастить объемы строительного-монтажных работ. В 1979 г. было уложено «серебряное» звено, замкнувшее Дальневосточное железнодорожное кольцо Хабаровск — Известковая — Ургал — Комсомольск с выходом в порт Ванино. 28 декабря Государственная комиссия подписала акт о приемке в постоянную эксплуатацию 220-километровой железнодорожной линии Тында — Беркакит. В 1980 г. был введен в постоянную эксплуатацию первый участок главного пути БАМа от станции Березовка до Комсомольска-на-Амуре (200 км). В 1981 г. был сдан пусковой комплекс Лена — Кунерма (262 км). А в следующем году основным достижением строителей стала досрочная сдача в эксплуатацию линии Ургал — Постышево (303,4 км).

Завершение каждого участка всегда проходило в праздничной атмосфере, событие широко освещалось в СМИ. С укладкой пути до очередного населенного пункта проводилась церемония встречи первого поезда, право проехать в котором получали заслуженные строители и передовики производства. Затем открывалось рабочее движение поездов на данном участке, как правило, на тепловозной тяге, осуществлялась переброска машин, оборудования и прочего инвентаря на следующий участок. Эксплуатацию магистрали в этот период обеспечивали генподрядные тресты, при которых создавались отделения временной эксплуатации дороги. С завершением всех строительных работ участок передавался МПС и вводился в постоянную эксплуатацию.

Постановлением Совета Министров СССР № 625 от 19 июля 1980 г. с 1 января 1981 г. учреждалась Байкало-Амурская железная дорога с местонахождением управления в г. Тынде. В состав новой дороги переходили дирекция строительства БАМ и участки временной эксплуатации, было организовано три отделения: Северобайкальское, Тындинское и Ургальское [29].

Важное место в организации работ занимали социалистические соревнования, которые проводились между работниками и бригадами внутри одной организации или между коллективами разных предприятий. Соревнования приурочивались к завершению очередной пятилетки, предстоящему съезду партии, годовщинам наиболее важных событий советской истории и юбилеям советских вождей. Помимо общенациональных дат существовали и «внутренние поводы»: за право стать почетным пассажиром первого поезда на сдающемся участке дороги (напр., «Заслужи билет до Байкала»), за право стать почетными участниками ритуала соединения двух частей ключа от БАМа («За соединение ключа от БАМа») и др.

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 соцсоревнований. Например, акции за бережное отно-

шение к технике «Я — хозяин стройки» и «На вверенной технике — до конца строительства БАМа» позволили увеличить межремонтные сроки эксплуатации машин на 30 % и сэкономить только за годы X пятилетки более 39 млн рублей [12, с. 91].

1984-й год стал самым ударным в истории комсомольской стройки. Транспортные строители продемонстрировали наиболее высокие темпы производительности труда, в полтора-два раза превысив установленные нормы. 17 апреля 1984 г. воины-железнодорожники завершили укладку главного железнодорожного пути на восточном участке БАМа, обеспечив сквозное движение поездов от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. На месте стыковки центрального и восточного участков БАМа — разъезде им. Героя Советского Союза В. Мирошниченко — был установлен памятный знак.

29 сентября 1984 г. в 16 часов 40 минут по читинскому времени на разъезде Балбухта Каларского района Читинской области (ныне Забайкальского края) состоялась историческая встреча двигавшихся навстречу друг другу бригад монтеров пути А. Бондаря и И. Варшавского. 1 октября 1984 г. на станции Куанда прошли официальные мероприятия, посвященные завершению строительства главного пути. Кульминацией торжества стала церемония укладки «золотого звена» магистрали — последних рельсов, соединивших западный и восточный участки дороги.

Всего за первое десятилетие комсомольской стройки было отсыпано 430 млн м³ земляного полотна, введено в постоянную эксплуатацию 774 км пути, построено 3 100 мостов и искусственных сооружений. Объем строительно-монтажных работ был выполнен на 3 837,9 млн рублей, что составило 58,9 % общей сметной стоимости проекта [19, л. 6–7].

Рабочее движение поездов вдоль всей магистрали было открыто, хотя большая часть тоннелей, крупных мостов, железнодорожных станций и объектов пристанционного хозяйства оставалась незавершенной. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 12 июля 1985 г. № 651 «О мерах по дальнейшему строительству БАМ» был установлен график поэтапной сдачи участков дороги в постоянную эксплуатацию, согласно которому окончание работ было запланировано в 1989 г. [26].

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. Тоннельщиками были построены Нагорный (1979), Дуссе-Алиньский (1982), Байкальский (1985), четыре Мысовых (1987), Кодарский (1988) тоннели.

Наиболее сложным оказалось сооружение 15-километрового Северомуйского тоннеля. 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 тоннельщики столкнулись с непредвиденными трудностями. 20 сентября 1979 г. в забое западного портала произошел вывал породы, в результате которого погибло семь проходчиков комплексной бригады тоннельного отряда № 18. Причиной происшествия стал неучтенный проектировщиками 500-метровый тектонический разлом, являвшийся древним руслом р. Ангаракан. Проходка была остановлена на два с лишним года, и только благодаря внедрению ряда инженерно-технических решений, впервые разработанных в практике мирового тоннелестроения, была возобновлена [9, с. 60–61].

В дальнейшем методом опережающего бурения была обнаружена серия ранее непрогнозируемых сильно обводненных зон тектонических разломов. Стало понятно,

что первоначальный срок сдачи тоннеля в 1986 г. не реалистичен. 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 по обходу ходили только небольшие грузовые поезда. Движение пассажирских поездов было запрещено [9, с. 62].

В 1985 г. начались работы по сооружению второго Северомуйского обходного пути длиной 56 км, который включал два обходных тоннеля и высокие виадуки, в том числе знаменитый Чертов мост над рекой Итыкит длиной 360 м и высотой до 35 м. 1 ноября 1989 г. по второму обходу прошел первый поезд, что позволило сдать пусковой комплекс БАМ в постоянную эксплуатацию [9, с. 62].

Трасса БАМа пересекла более 3 500 водотоков, в том числе 11 полноводных рек, среди которых Лена, Витим, Амур, Зея, Олекма, Селемджа, Буряя и др. Для строительства искусственных сооружений на западном участке БАМа был организован мостостроительный трест № 9. В 1975 г. коллективом мостотряда № 5 (МО-5) за 18 месяцев вместо запланированных 36 был построен 418-метровый однопутный железнодорожный мост через Лену. Во второй половине 1970-х гг. на западном участке были запущены железнодорожные мосты через реки Таюру (МО-44), Киренгу (МО-45), Гоуджекит и Тью (МО-52), Верхнюю Ангару (МО-53) [9, с. 63].

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 [9, с. 63].

Строительство всех мостов на центральном участке, включая ветку Бам — Тында — Беркакит, а также ряда больших мостов от ст. Тында до р. Зеи было поручено тресту «Мостострой-10». Коллектив строителей Мостостроя-8 возводил мосты на восточном участке БАМа через реки Селемджа, Бысса, Буряя, Амгунь, Герби и др., а также большинство мостов на линии Бам — Тында.

Самым крупным мостостроительным объектом на восточном участке являлся мост через Амур у Комсомольска-на-Амуре протяженностью 1 435 м. Его строительство 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. Мост был сдан с оценкой «отлично» на три месяца раньше установленного срока, и уже 26 сентября 1975 г. по нему прошел первый грузовой поезд, обеспечив сообщение с г. Советская Гавань и портом Ванино [25].

Строительство постоянных поселков и железнодорожных станций вдоль всей магистрали осуществлялось в форме шефской помощи строительных коллективов союзных республик, автономий, краев и областей РСФСР. Всего в систему шефской помощи было вовлечено 13 союзных республик и 22 автономные административные единицы РСФСР, включая Москву и Ленинград.

В большинстве случаев каждому шефскому коллективу доверялся один населенный пункт. Так, литовские строители возводили Новый Уоян, эстонцы — Кичеру, казахи — Новую Чару, узбеки — Куанду и т. д. Столицу БАМа Тынду строили москвичи, а Северобайкальск сооружали рабочие из Ленинграда. Некоторые республики

принимали обязательства по сооружению двух и более населенных пунктов. 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 — Кувькту и Хорогочи. В редких случаях над возведением одного населенного пункта работало несколько шефских предприятий. Строительство станции Лена осуществляли СМУ Ставрополя и Краснодарского края, Таксимо — Белорусская и Латвийская ССР, Кунерму — Чеченская, Дагестанская и Осетинская АССР [23, с. 252].

Всесоюзное шефство должно было продемонстрировать интернациональное братство народов СССР, объединившихся на строительстве магистрали. Главным элементом архитектурного ансамбля каждого населенного пункта являлось здание железнодорожного вокзала. Согласно требованиям проекта вокзальные комплексы должны были сохранять национальные особенности архитектуры шефских республик и иметь свой запоминающийся образ. Неслучайно в советской печати того времени был широко распространен лозунг: «БАМ — стройка дружбы».

В 1989 г. был подписан акт Государственной комиссии о приемке БАМа в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу. При этом около 400 объектов оставались незавершенными. В 1992 г. было принято постановление Правительства РФ № 20 «О мерах по завершению строительства БАМа», в соответствии с которым сроки окончания строительных работ переносились на 1992–1995 гг. Сооружение оставшихся объектов возлагалось на госкорпорацию «Трансстрой» с привлечением заинтересованных предприятий и организаций, расположенных в зоне БАМа [27].

Ухудшение социально-экономической обстановки в стране в начале 1990-х гг. не позволило реализовать намеченные цели. В 1997 г. по предложению МПС и органов исполнительной власти заинтересованных субъектов РФ было принято решение о создании акционерного общества «БАМинвест», на которое возлагались задачи по комплексной переоценке запасов природных ресурсов зоны БАМа с целью выбора приоритетных направлений и первоочередных объектов хозяйственного освоения [28].

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 % утвержденных тарифов [21, с. 252].

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 [24, с. 161–162]. После продолжительных прений он был принят Государственной думой и Советом Федерации, однако отклонен президентом России Б. Н. Ельциным.

Лишь с экономической стабилизацией начала 2000-х гг. основные объекты были завершены. 5 декабря 2003 г. в постоянную эксплуатацию был принят Северомуйский тоннель. Вскоре полная загрузка мощностей БАМа показала низкую пропускную способность дороги и обнажила острую потребность в реконструкции магистрали.

В 2008 г. была начата реконструкция участка Оунэ — Высокогорная ветка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, в ходе которой его длина сокращена на 13 км. Вместо находящегося в аварийном состоянии старого Кузнецовского тоннеля был построен новый тоннель длиной 3,9 км. Сдача тоннеля в эксплуатацию состоялась 25 декабря 2012 г.

В июле 2013 г. на совещании с членами правительства в Ново-Огареве президент России В. В. Путин предложил актуализировать схему развития Транссиба и БАМа. В качестве цели проекта, позднее получившего название «Восточный полигон», было провозглашено развитие инфраструктуры БАМа и Транссиба как необходимого условия раскрытия потенциала восточных территорий России, освоения новых месторождений полезных ископаемых, обновления промышленной базы регионов Сибири и Дальнего Востока, расширения внешнеэкономических связей [31].

Модернизация БАМа предусматривала реконструкцию существующих и прокладку вторых железнодорожных путей (в советский период вторые пути были проложены только на участке Тайшет — Лена), электрификацию магистрали (вся дорога восточнее ст. Таксимо была рассчитана на тепловозную тягу), развитие путевой инфраструктуры, разработку месторождений и как следствие приток населения в районы БАМа.

Начало строительства БАМа 2.0 было запущено в режиме телемоста президентом РФ в 2014 г. и сопровождалось укладкой «серебряного звена» у пос. Таксимо Муйского района Республики Бурятия [32]. За прошедший период были проложены вторые пути на участке Лена — Кунерма. 28 июля 2021 г. открылось движение по новому Байкальскому тоннелю длиной 6,6 км. К сооружению второй ветки бурятского участка БАМа транспортные строители приступили летом 2021 г. одновременно в нескольких точках в районе Северобайкальска, Нижнеангарска и Кичеры, где началось возведение двухпутных вставок и развитие станционной инфраструктуры.

29 марта 2024 г. РЖД подписали договоры генподряда с группой компаний «БАМтоннельстрой-Мост» о сооружении вторых, Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского, тоннелей, а также нового железнодорожного моста через реку Амур в Комсомольске-на-Амуре. Завершить строительство Кодарского тоннеля планируется к концу 2030 г., строительство новых Северомуйского и Кузнецовского тоннелей, а также моста через реку Амур — до конца 2032 г. Предварительная стоимость проекта составляет 498,8 млрд рублей [33].

В 2021 г. было объявлено о запуске большого проекта по развитию дальневосточных городов. Он охватывает все административные центры субъектов РФ и города, где живет более 50 тыс. человек, а также Тынду и Северобайкальск — важнейшие точки БАМа. Ключевым инструментом для приложения ресурсов здесь являются мастер-планы городов. Они предусматривают обновление аэропортовой инфраструктуры, замену инженерных сетей, ввод в строй жилых домов, благоустройство парков и скверов, создание детских садов и школ, поликлиник и больниц, дорог и мостов [13].

Таким образом, Байкало-Амурская магистраль стала одним из наиболее масштабных инфраструктурных проектов в новейшей истории России, не имевших аналогов

в мировой и отечественной практике. Зона БАМа охватила северные территории с неблагоприятными условиями проживания шести административно-территориальных единиц страны шириной около 400 км и площадью около 1,5 млн км². Строительство осуществлялось с перерывами в несколько этапов в предельно сжатые сроки. Основной объем строительных работ пришелся на последние десятилетия существования СССР и был реализован в форме ударной комсомольской стройки с использованием всесоюзной шефской помощи.

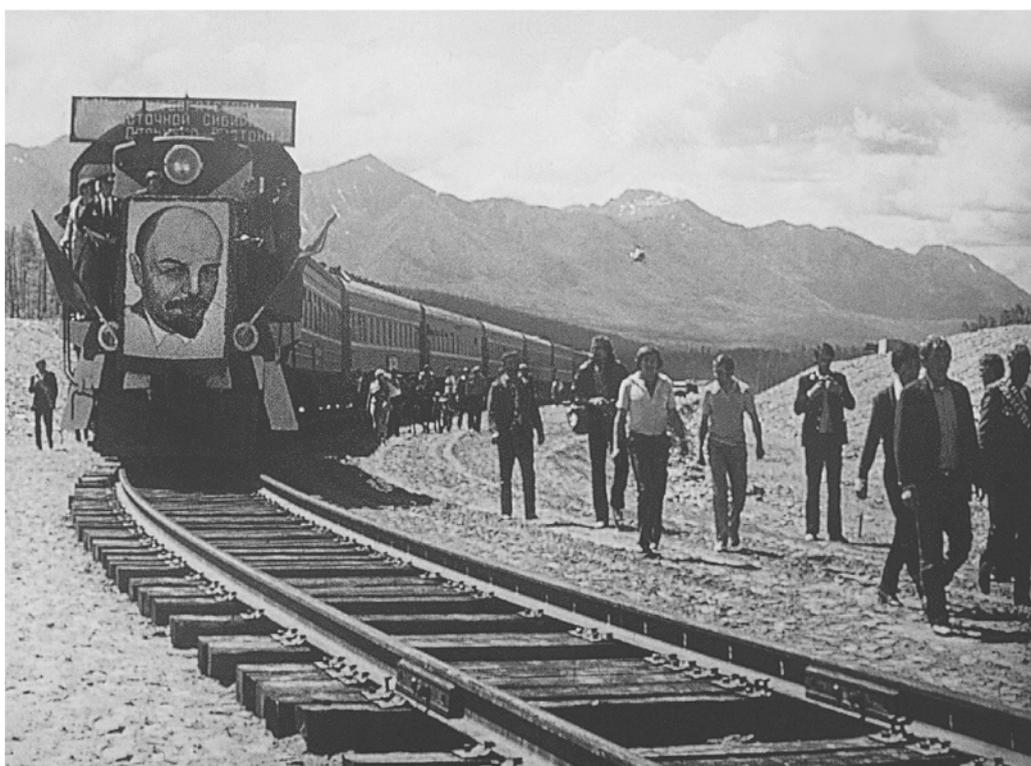
Окончание проекта совпало с распадом советского государства, что негативно повлияло на функционирование железной дороги и прервало планы хозяйственного освоения прилегающих территорий. Наблюдаемый в последние десятилетия поворот России на восток открывает перед БАМом большие перспективы. Модернизация дороги призвана обеспечить доступ к огромным запасам минерального сырья, имеющего спрос на мировом и внутреннем рынках. Их разработка позволит достичь высоких показателей социально-экономического развития Сибирского и Дальневосточного регионов, что обеспечит экономическую устойчивость и процветание России и вернет БАМу утраченный статус главной дороги страны.

Литература

1. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике XVI–XX веков / В. В. Алексеев, Е. В. Алексева, К. И. Зубков и др. Москва: Наука, 2004. 600 с.
2. Архивный отдел администрации Северобайкальского муниципального образования (АО УКМО). Ф. Р-15. Оп. 1. Д. 262.
3. Архивный отдел администрации Усть-Кутского муниципального образования (АО СМО). Ф. Р-44. Оп. 1. Д. 475.
4. Архивный отдел организационно-контрольного управления аппарата Администрации города Братска Иркутской области. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 803.
5. Афанасов О. В. Лагеря и строительные организации ОГПУ — НКВД — МВД СССР при возведении западного участка БАМ в 1930–1950-х гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2016. № 4(26). С. 43–53.
6. Байкалов Н. С. «Заповедник советской власти»: производственная повседневность в нарративной памяти строителей БАМа // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 124–134.
7. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: монография. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с.
8. 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.
9. Брежнев Л. И. Великий подвиг советского народа: речь на Торжественном заседании, посвященном 20-летию освоения целины (Алма-Ата, 15 марта 1974 г.). Москва: Политиздат, 1974. 32 с.
10. Вербицкий Ю. С. Правда о БАМе. БАМ глазами участников его строительства / Ю. С. Вербицкий, В. Д. Пьянков, В. А. Сушевич. Москва: АСМО-пресс, 2010. 288 с.
11. Владимиру Путину представили мастер-план развития Тынды // Интернет-портал Газета БАМ. URL: <https://gazeta-bam.ru/news/media/2023/3/15/vladimiru-putinu-predstavili-master-plan-razvitiya-tyindy/> (дата обращения: 14.03.2024).
12. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. П-19. Оп. 12. Д. 38.
13. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-5446. Оп. 106. Д. 1777.
14. Государственный архив Амурской области (ГААО). Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 875.
15. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-2021. Оп. 1. Д. 65.

16. Деятельность государственных организаций по индустриальному освоению Сибири в XX — начале XXI в.: сборник научных трудов / ответственный редактор А. И. Тимошенко. Новосибирск: Сибирское науч. изд-во, 2009. Вып. 1. 266 с.
17. Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. Москва : Статистика, 1980. 184 с.
18. Западный участок БАМа: прошлое, настоящее и будущее: очерки истории, географии, культуры : к 50-летию Байкало-Амурской магистрали / научный редактор Ю. А. Зуляр. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2023. 368 с.
19. Ишмуратов Б. М. Сибирь в российской и мировой перспективе (очерк социально-экономической и политической географии). Иркутск: Отгиск, 2003. 172 с.
20. 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: 15.03.2024).
21. 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: 16.03.2024)
22. О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркамит — 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: 16.03.2024).
23. 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.
24. Об организации Байкало-Амурской железной дороги: постановление Совмина СССР от 19 июля 1980 г. № 625 // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения: 12.03.2024)
25. 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.
26. Проект реконструкции Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей. URL: <http://ar2014.rzd.ru/ru/investment/project-of-reconstruction-BAM-TSR> (дата обращения: 16.03.2024).
27. Путин дал старт строительству БАМ-2 с Бурятии // Информационное агентство БМК. URL: <https://www.baikal-daily.ru/news/19/93041/> (дата обращения: 16.03.2024).
28. РЖД и Группа компаний БАМтоннельстрой-Мост заключили договоры на строительство новых объектов на БАМе // Официальный сайт ГК БАМтоннельстрой-Мост. URL: <https://www.btsmost.ru/press/news/2024/03/29/oao-rzhd-pristupaet-k-realizacii-tretego-etapa-razvitiya-vostochnogo-poligona.html> (дата обращения: 04.04.2024).
29. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 27м. Оп. 1. Д. 41. Л. 1–2.
30. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1114, 1148; 3903.
31. Социальные проблемы строительства БАМ: сборник научных трудов / ответственный редактор В. И. Бойко. Новосибирск: Изд-во СССР, Ин-та истории, филологии и философии, 1977. 162 с.
32. Grützmaier J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München : R. Oldenbourg Verlag, 2012. 503 s.

**«ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА...»:
СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК
В ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТАХ
XIX — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX в.**



УДК: [94(470+571)''1920''+31](045)

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СТРАТЕГИИ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРА СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В ДОВОЕННЫЙ ПЕРИОД

© Кузнецова Янина Александровна

кандидат исторических наук, ученый секретарь,
Институт истории Сибирского отделения РАН
Россия, 630117, г. Новосибирск, ул. Полевая, 3
scriptor_iisoran@mail.ru

В статье рассмотрены основные направления государственной стратегии в освоении Севера Сибири и Дальнего Востока в период 1920–1930-х гг. Это переломный этап в освоении Севера, который характеризовался сложными политическими и социально-экономическими процессами, обусловленными окончанием Первой мировой войны, гражданской войны, восстановлением народнохозяйственного комплекса и последовавшим за ним периодом нэпа, перехода к политике форсированной индустриализации и коллективизации. Именно в это время началось формирование советской стратегии освоения Севера. В статье проанализированы проводимые советским руководством преобразования в данной области, показано, что они преследовали цель включить отдаленные северные регионы в сферу экономических интересов государства.

Ключевые слова: Арктика; Север; Сибирь; Дальний Восток; государственная стратегия; административно-территориальная система; национальная политика; транспортное освоение; промышленное строительство; геологоразведочные экспедиции.

STATE STRATEGIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE NORTH OF SIBERIA AND FAR EAST DURING THE PRE-WAR PERIOD

© Yana A. Kuznetsova

PhD in History, Academic Secretary
Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy
of Sciences Novosibirsk, Russia
Russia, Novosibirsk, Polevaya st., 3–17
scriptor_iisoran@mail.ru

The article examines the main directions of the state strategy in the development of the North of Siberia and the Far East in the period of the 1920–1930s. This is a turning point in the development of the North, which was characterized by complex political and socio-economic processes caused by the end of the First World War, the Civil War, the restoration of the national economic complex and the subsequent NEP period, the transition to a policy of forced industrialization and collectivization. It was at this time that the formation of the Soviet strategy for the development of the North began. The article analyzes the transformations carried out by the Soviet leadership in this area, showing that they pursued the goal of including remote northern regions in the sphere of economic interests of the state.

Keywords: Arctic; North; Siberia; Far East; state strategy; administrative-territorial system; national policy; transport development; industrial construction; geological exploration expeditions.

В 2020 г. было опубликовано два указа президента России, касающихся перспектив государственного стратегического развития территорий российской Арктики¹. Как пишут аналитики, эти документы впервые за долгие годы пребывания России в Арктике носят практический характер с постановкой конкретных задач, сроков и механизмов их поэтапной реализации до 2035 г. В одном из указанных документов, в частности в «Стратегии развития Арктической зоны...», охвачены фактически все сферы жизнедеятельности региона — экология, экономика, транспортные коммуникации, социальная сфера и здравоохранение, сохранение культурного наследия малочисленных народов Севера и др. Также признается особая важность Арктической зоны как сферы национальных интересов и территориальной целостности РФ. Помимо описания целей, особенностей и направлений государственной политики в Арктике в этом документе дана критическая оценка современного состояния региона, обозначены актуальные проблемы («вызовы»), которые предстоит решить государству для обеспечения национальной безопасности страны. Среди них крайне низкая плотность населения и уровень развития транспортной и социальной инфраструктуры, неравномерность промышленно-хозяйственного освоения отдельных территорий и ориентированность экономики на добычу природных ресурсов и их экспорт, высокая ресурсоемкость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения, низкие темпы развития инфраструктуры Северного морского пути и т.д. Обращается внимание на рост конфликтного потенциала в Арктической зоне и необходимость урегулирования международно-правового статуса региона в районе континентального шельфа.

Следует отметить, что более 100 лет назад с большинством из вышеперечисленных проблем и попытками их решения сталкивалось и советское государство. Такая историческая закономерность складывалась из достаточно объективных причин — это экстремальные природно-климатические условия, географическая удаленность от экономически развитых центров, обширность северных регионов и как следствие ресурсоемкость хозяйственной деятельности, которые создавали сложности в освоении и управлении этими территориями. Именно поэтому, несмотря на смену парадигмы власти и общественно-политической системы, в современных государственных стратегиях освоения и развития российского Севера по-прежнему определяющая роль принадлежит государству.

В этом плане изучение исторического, в данном случае советского, опыта довоенного освоения Севера, его позитивных достижений и негативных результатов приобретает особую актуальность для учета и использования этой исторической практики в разработке новых современных государственных стратегий. Под государственной стратегией в данном исследовании понимается комплекс ключевых задач и механизмов реализации деятельности государственной (советской) власти, направленной на освоение северных регионов в довоенный период 1920–1930-х гг.

¹ «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» (05.03.2020 г.), «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» (26.10.2020 г.)

Помимо общих и региональных публикаций по освоению советского Севера и изданий со смежной тематикой документальной основой данного исследования стали справочные материалы по административно-территориальному делению СССР, итоги всесоюзных переписей населения, документы по истории АН СССР, материалы электронных энциклопедических и справочных изданий, материалы нормативных актов, относящихся к периоду исследования.

С учетом пространственной локализации, исторических особенностей освоения и развития территорий Севера Сибири и Дальнего Востока в довоенный период в исследование включены следующие территории: Остяко-Вогульский и Ямальский национальные округа (до 1930 г. Тобольский округ); Таймырский и Эвенкийский национальные округа (до 1930 г. Туруханский край), республики Якутия и Тува; Сахалинский округ (северная часть), Чукотский и Корякский национальные округа (до 1930 г. Камчатский округ) Дальнего Востока.

В начале 1920-х гг. после окончания гражданской войны, изгнания из Сибири армии Колчака в 1921 г., подавления в 1922 г. Западно-Сибирского восстания, разгрома японской интервенции и белого движения на Дальнем Востоке и установления Советской власти начался процесс восстановления хозяйственной жизни страны. Перед новым руководством особенно остро стоял вопрос о защите северных рубежей и сохранении территориальной целостности государства. В этот период Арктика оставалась открытой международной торгово-экономической зоной, с многочисленными концессионными предприятиями, что создавало предпосылки притока иностранных инвестиций, за счет которых в основном и шло активное хозяйственное освоение приграничных территорий Севера. Особенно пристальное внимание руководства было обращено к Дальнему Востоку, который являлся объектом территориальных притязаний Японии, США. Концессионная политика на Дальнем Востоке в этот период набирала обороты и активно поддерживалась советским руководством, но не только в силу экономической необходимости, но и внешнеполитической угрозы. В самом эпицентре дипломатической борьбы в этот период находился остров Сахалин. В 1920 г. южная и северная части Сахалина были оккупированы Японией. После заключения Пекинского договора и вывода японских войск из Приморья в 1925 г. северная часть острова вернулась в состав России, южный Сахалин официально оставался под протекторатом Японии до 1944 г. Представители сибирских региональных властей также высказывали свои опасения захвата северных территорий иностранным капиталом. В докладе представителя Сибирской плановой комиссии Н. С. Васильева на Омском межгубернском совещании по районированию Сибири, состоявшемся в августе 1923 г., читаем: «...мы теряем свое влияние на Север, Якутское побережье, например, уже попало под влияние американцев. То же угрожает и Туруханскому краю. Иностранцы уже делают предложения о концессиях по всей северной зоне...» [6, с. 56–57].

В связи с необходимостью укрепления российского суверенитета и национальной безопасности в Арктической зоне в 1926 г. было издано постановление Президиума ЦИК СССР, по которому «...территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной Правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположен-

ные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса...»¹. Кроме архипелага Шпицберген и острова Медвежий, которые закреплены за Норвегией Парижским договором 1920 г. Однако этот документ никак не обосновывал утвержденных прав СССР на северные территории, а наоборот сделал их зоной конфликта интересов, вызвав ряд вопросов у международного сообщества. В настоящее время международно-правовой статус Арктики окончательно не урегулирован. В отличие от сухопутных участков побережья и островов арктический шельф, простирающийся до Северного полюса, не принадлежит ни одному из государств, на который претендуют Россия, Норвегия, Дания, Канада и США.

Сохранялись не только угрозы безопасности внешних рубежей, но и были нестабильными внутренние границы государства. Сложившаяся в 1920-е гг. ситуация требовала от советского руководства более масштабного и постоянного присутствия на Севере. Одной из ключевых задач данной государственной стратегии становится включение огромных северных пространств в зону своих политических и экономических интересов.

Создание новой системы административно-территориального управления становится важным механизмом решения этой задачи. По мнению ряда экономистов, инженеров и политических деятелей того времени, в том числе В. И. Ленина, старая губернская система управления уже не соответствовала потребностям нового общества, не учитывала национальный состав населения, роль больших городов, а также размещение промышленности и других хозяйственных факторов [14, с. 39]. В 1921 г. комиссия Госплана под руководством Г. М. Кржижановского разработала основные принципы территориального деления страны на экономические районы с учетом их географического расположения, природно-климатической зоны и хозяйственной специализации. С 1923 г. началось формирование новой модели административно-территориального устройства страны — упразднение губерний, уездов, волостей и создание более укрупненных областей (краев), округов и районов на основе нового экономического районирования. Образование крупных экономических специализированных районов диктовалось созданием единого народнохозяйственного комплекса страны и способствовало налаживанию и укреплению экономических связей между регионами, а также укреплению советской власти на местах. Одной из первых в 1923 г. была создана Уральская область, в состав которой вошел Тобольский округ с центром в г. Тобольске и пятью районами. Туруханский край с центром в с. Туруханск вошел в Красноярский округ образованного в 1925 г. Сибирского края. В его состав вошли восемь районов, пять из них туземных. В 1928 г. Туруханский край был преобразован в Туруханский район в составе Илимпейского, Тазовского (центр — Янов Стан) и Хатангского национальных районов.

Советское руководство продолжило политику царской власти укрепления добрососедских отношений и расширения сферы своего влияния в Урянхайском крае, на который претендовали Монголия и Китай. Еще в 1918 г. был заключен

¹ Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане. 15 апреля 1926 г.

договор о самоопределении коренного населения, о дружбе, сотрудничестве и взаимной помощи русского и тувинского народов. А в 1921 г. на Всетувинском хурале при активном участии и поддержке представителей советской делегации была образована независимая народная республика Танну-Тува Улус (в 1926 г. — Тувинская народная республика) с центром в г. Кызыл и разделена на семь хошунов.

Якутская губерния еще в 1922 г. была преобразована в Якутскую автономную республику с административным центром в г. Якутске. Первоначально в ее состав входили пять уездов, в 1923 г. Охотский уезд был передан Камчатской губернии. В 1926 г. взамен пяти уездов были созданы шесть округов.

В состав созданного в 1926 г. Дальневосточного края вошли Камчатский округ из восьми районов с центром в г. Петропавловск-Камчатский и Сахалинский округ из четырех районов с центром в г. Александровске.

Северные регионы Сибири и Дальнего Востока представляли собой, как и сегодня, огромные территории в масштабах страны, протянувшиеся на тысячи километров, с низкой плотностью населения и слабой поселенческой структурой. Для сравнения: площадь всего Европейского Севера, включая острова Белого моря и Ледовитого океана, по данным Всесоюзной переписи 1926 г. составляла 1,2 млн км². Только территория Якутии составляла более 4 млн км². Территория Тобольского округа — 1,1 млн км², тогда как площадь всей Уральской области, куда входил Тобольский округ, составляла 1,7 млн км². Туруханский край занимал 1,5 млн км², а территория всего Сибирского края на тот момент равнялась 4,4 млн км². Камчатский округ занимал территорию более 1 млн км², Сахалинский округ — 37 тыс. км², территория всего Дальневосточного края составляла 2,6 млн км² [3, с. 6–23]. Территория Тувинской республики составляла 170 тыс. км² [4, с. 23].

В 1930-е гг. в административно-территориальной системе страны начался новый этап преобразований, так называемое разукрупнение экономических районов. На деле оказалось, что централизованно управлять и контролировать созданные огромные по территории и населению районы было крайне сложно, особенно с переходом в стране к плановой экономике и началом коллективизации и индустриализации. Кроме этого, наблюдался рост и усиление влияния региональных властных элит. Первые преобразования коснулись Сибирского края. В 1930 г. он был разделен на Западно-Сибирский (с центром в г. Новосибирске) и Восточно-Сибирский края (с центром в г. Иркутске). А уже в 1934 г. постановлением ВЦИК эти края подверглись новому разукрупнению¹. В 1932 г. в составе Дальневосточного края были образованы четыре области: Амурская (с центром г. Благовещенске), Камчатская (с центром в г. Петропавловск-Камчатский), Приморская (с центром в г. Владивостоке), Сахалинская (с центром в г. Александровск-Сахалинский). В 1934 г. в состав Дальневосточного края вошли еще четыре области — Зейская, Нижне-Амурская, Уссурийская и Хабаровская (с центром в г. Хабаровске). Уральскую область преобразования коснулись лишь в 1934 г. Она была разделена на три области: Свердловская (с центром в г. Свердловске), Челябинская (с центром в г. Челябинске) и Обско-Иртышская (с центром в г. Тюмень).

¹ О разукрупнении Западно-Сибирского и Восточно-Сибирского краев и образовании новых областей в Сибири: постановление ВЦИК от 7 декабря 1934 г.

В целях укрепления центральной власти на местах в этот период развернулся процесс национально-государственного реформирования. В период 1920-х гг. на начальном этапе национальная политика на Севере складывалась на основе деятельности созданного в 1924 г. Комитета содействия народностям северных окраин при ВЦИК, целью которого было решение хозяйственных (оказание материальной поддержки хозяйствам коренного населения Севера, освобождение от уплаты налогов и сборов в 1924–1925 гг., установление льгот для снабжения товарами), социальных (улучшение условий жизнедеятельности, внедрение медицинского обслуживания, юридическая помощь), культурных (культурно-просветительская работа, строительство культбаз), политических (привлечение национальных кадров в туземные советы) вопросов. Комитет осуществлял важную функцию мониторинга, вел учет коренного этнически многообразного населения Севера, решал вопросы обеспечения, регулировал работу созданных национальных органов самоуправления (родовые собрания, родовые советы, районные туземные советы и т. д.). В 1930-е гг. начался этап образования самостоятельных национальных республик и округов, который охватил и северные регионы. Одновременно проводилась ликвидация туземных советов и замена их территориальными органами управления.

В 1930 г. в Тобольском округе были образованы Остяко-Вогульский (с центром в с. Самарово) и Ямальский (с центром в с. Обдорск) национальные округа в составе Уральской области, в 1934 г. они вошли в состав образованной Обско-Иртышской области, затем стали частью образованной Омской области. На остальных территориях упраздненного Тобольского округа сформированы Вагайский, Тобольский и Уватский районы. В 1931 г., по данным официальной статистики, территория Остяко-Вогульского округа составляла 703 тыс. км². В состав округа входили шесть районов, 44 сельсовета, а также 979 населенных пунктов [1, с. 70–71]. В 1938 г. территория округа составила уже 760 тыс. км² и включала шесть районов, 51 сельсовет, один рабочий поселок [12, с. 73]. Территория Ямальского округа в 1931 г. составила чуть меньше соседнего — 466 тыс. км². В состав округа вошли четыре района и восемь сельсоветов [1, с. 70–71]. В 1938 г. площадь округа не изменилась, однако в составе округа числилось шесть районов и 19 сельсоветов, один рабочий поселок [12, с. 74].

В этом же году на северных территориях Туруханского края были образованы Эвенкийский (с центром в пос. Туринская Культбаза) и Таймырский (с центром в с. Дудинка) национальные округа в составе Восточно-Сибирского края, с 1934 г. они были включены в состав образованного Красноярского края. Остальная часть Туруханского края также вошла в Туруханский район Красноярского края. Эвенкийский округ в административно-территориальном отношении был разделен на три района, которые включали 13 сельсоветов и 17 населенных пунктов. Территориальная площадь округа, по данным 1931 г., составила 541,6 тыс. км² [1, с. 174–175]. В 1938 г. площадь округа оставалась прежней, в состав входили также три района, 17 сельсоветов и один рабочий поселок [12, с. 21]. Таймырский округ в 1931 г. включал четыре района, 27 сельсоветов и 25 населенных пунктов. Площадь округа была чуть больше соседнего — 683,5 тыс. км² [1, с. 174–175]. В 1938 г. площадь составила 712 тыс. км², округ включал четыре района и 19 сельсоветов [12, с. 21]. В 1930-е гг. продолжались административно-территориальные преобразования в Якутии, были образованы новые районы, в том числе ряд национальных

эвенкийских районов. По данным на 1931 г., в ее составе числилось 32 района, 454 сельсовета и шесть городов, площадь республики сильно сократилась и составляла 2,9 млн км² [1, с. 181]. В 1938 г. в составе республики числилось уже 37 районов, 424 сельсовета, шесть городов и девять рабочих поселков. Площадь увеличилась до 3 млн км² [12, с. 141].

На территории Камчатского округа Дальневосточного края в 1930 г. были образованы три национальных округа — Корякский (с центром в Пенжинской Культбазе, с. Каменское), Чукотский (с центром в Чукотской Культбазе, губа св. Лаврентия) и Охотский (Эвенский) с центром в с. Охотск. По данным на 1931 г., в составе Корякского округа числилось четыре района и 64 сельсовета, территориальная площадь округа составляла 287 тыс. км² [1, с. 186]. В 1938 г. округ состоял из четырех районов и 51 сельсовета, площадь территории увеличилась до 310,8 тыс. км² [12, с. 8]. В состав Чукотского округа были включены шесть районов и 79 сельсоветов, территория округа в 1931 г. составила 736 тыс. км² [1, с. 188]. В 1938 г. числилось пять районов, 67 сельсоветов, площадь округа уменьшилась до 660 тыс. км² [12, с. 8]. В состав Охотского округа с территорией в 550 тыс. км² вошли пять районов, в 1934 г. округ был упразднен, его территории вошли в состав Нижнеамурской области [1, с. 188].

В 1932 г. Камчатский округ в составе оставшихся трех районов (Большереецкий, Петропавловский и Усть-Камчатский) был преобразован в Камчатскую область Дальневосточного края. В 1934 г. в состав Камчатской области были включены Чукотский и Корякский национальные округа. В 1938 г. при разделении Дальневосточного края на Хабаровский и Приморский Камчатская область вошла в состав Хабаровского края.

Необходимо отметить, что на этом реформирование административно-территориальной системы в стране не закончилось, в том числе на Севере. Регионы продолжали перекраиваться, что не всегда имело рациональное обоснование, а зачастую, наоборот, болезненно отражалось на их хозяйственной жизни. Тем не менее стратегия административно-территориальных преобразований в 1920–1930-е гг., создание национальных автономий на Севере способствовали укреплению центральной власти в отдаленных регионах. Включение территорий Севера в состав областей, краев, автономных республик с их нетронутыми природными, лесными и морскими ресурсами в экономику страны свидетельствовало о попытке связать их хозяйственные ресурсы с экономикой более крупных и развитых регионов.

Внедрение в начале 1920-х гг. новой экономической политики (далее — нэп) позволило достигнуть довоенного уровня развития экономики Севера, восстановить отрасли традиционного промыслового хозяйства коренного населения (зверобойный и рыбный промыслы, заготовка пушнины, оленеводство, кочевое скотоводство), а также сельское хозяйство и отрасли кустарной промышленности. В середине 1920-х гг. в северных регионах были созданы фактории по обмену продуктами и промышленными товарами, организованы кооперативы, объединившие потребительскую, промысловую и сельскохозяйственную деятельность населения. В 1924 г. в Якутии открыты месторождения золота в районе Алдана, приисков Лебединый, Золотой, Турук и др., что положило начало активному развитию золотопромышленности в республике. В Тувинской республике в этот период была образована русская самоуправляющаяся трудовая колония, члены которой активно

занимались сельским хозяйством, работали на золотых приисках и предприятиях кустарного производства республики. В 1924 г. золотодобычей в Туве занимались 35 русских и 135 корейских старателей [10, с. 120]. Север Дальнего Востока в отличие от Севера Сибири характеризовался достаточно активным экономическим развитием. Этому способствовал иностранный концессионный капитал, который, как и в дореволюционный период, продолжал активно скупать на экспорт пушнину (до второй половины 1920-х гг.), заниматься лесозаготовками, зверобойным и рыбным промыслами. В Камчатском регионе все основные отрасли рыбных промыслов принадлежали японским предпринимателям на правах концессии. Однако уже с середины 1920-х гг. государственный сектор в отрасли постепенно начать укрепляться. В 1924 г. основано первое государственное Охотско-Камчатское акционерное рыбопромышленное общество. В Сахалинском округе кроме традиционных промыслов, которыми занималось коренное население, в округе активно развивались лесообрабатывающая, рыболовная и добывающая (уголь, нефть) отрасли промышленности, построен ряд промышленных предприятий. В целом северные регионы в отличие от Европейского Севера, который в этот период уже был одним из важных лесопромышленных центров страны, характеризовались неравномерностью и слабостью хозяйственного освоения, особенно в Сибири. Хозяйственная жизнь Севера сводилась в основном к экспорту товаров традиционного промысла (в Тобольском округе, Туруханском крае, Якутии, Туве, в Камчатском и Сахалинском округах), лесозаготовкам (в Тобольском округе, на Сахалине) и развитию добывающих отраслей (золотодобыча в Якутии и Туве, угле- и нефтедобыча на Сахалине).

Как считают некоторые исследователи, с которыми можно частично согласиться, определенной государственной стратегии освоения и экономического развития Севера Сибири и Дальнего Востока в 1920-е гг. у советского руководства еще не сложилось. Советская власть, оценивая низкую плотность населения и уровень развития транспортной инфраструктуры, неравномерность хозяйственного освоения отдельных территорий, отмечала высокую ресурсоемкость хозяйственной деятельности на Севере. На данном этапе советское руководство было не готово инвестировать в Север. Однако интерес все же был, об этом свидетельствует возобновление в годы первых советских пятилеток экспедиций комплексных научных исследований, а также морских навигаций в Арктику, которые также можно рассматривать как важное направление в государственной стратегии освоения Севера в этот период. Еще в 1920 г. была сформирована «Комиссия по изучению Севера»¹, которая занималась исследованием природных ресурсов, а также проблемами развития производительных сил на Севере и разработкой методов их использования [5, с. 46–49]. С середины 1920-х гг. активно проводятся геолого-разведочные работы экспедициями, организованными Полярной комиссией Академии наук СССР (1914–1936 гг.). В 1926–1929 гг. в Туве работала геологическая экспедиция по разработке месторождений каменного угля. В Якутии проводились гидрографические исследования, а также геологическая разведка и

¹ В этом же году преобразована в Северную научно-промысловую экспедицию, в с 1925 г. — Институт по изучению Севера в составе ВСНХ, с 1930 г. — во Всесоюзный арктический институт, с 1938 г. — в Арктический научно-исследовательский институт.

разработка угольных месторождений, олова, вольфрама. В 1929 г. здесь были открыты Сангарский и Кангаласский угольные разрезы. На Дальнем Востоке в районе Верхней Колымы в конце 1920-х гг. открыты промышленные золотоносные территории, залежи олова, вольфрама, кобальта, угля, урана и др. В 1926–1928 гг. организована Гыданская экспедиция в низовьях Енисея и Обской губы, в 1929 г. Таймырская экспедиция, проводившие исследования по геологии, гидрографии, растительности, фауне региона, горно-геологические экспедиции на Сахалине в 1927–1929 гг.

Серьезным препятствием включения Севера в общегосударственную систему хозяйственных взаимоотношений, проведению научно-изыскательной работы была ее транспортная изолированность, не только от центральных районов страны, но и от соседней южной периферии (по линии Транссиба). Связь с северными регионами по-прежнему осуществлялась в основном по морским и речным сезонным навигациям. В этом плане советская власть, как и современная, осознавала особую геостратегическую значимость Северного морского пути (СМП) и его роль в поддержании безопасных коммуникаций между европейской частью России и Тихим океаном и обеспечении не только внутренних торговых, но и внешних экономических связей с Европой и странами АТР. Важное значение в 1920-е гг. в освоении СМП и организации судоходства на Севере сыграли торговые Карские экспедиции. В 1920–1930-е гг. СМП стал не просто важной торгово-экономической артерией для северных регионов, но и транспортным коридором, обеспечивавшим грузоперевозки военно-оборонной промышленности страны.

В 1920–1930-е гг. на разных уровнях власти, а также в Академии наук СССР вновь стали активно обсуждаться вопросы строительства новой железнодорожной магистрали с выходом к Тихоокеанскому побережью. Так, например, в 1930 г. обсуждался проект железнодорожного Великого Северного пути (ВСП). Созданная в этом же году Комиссия содействия сооружению Великого Северного пути провела совещание, на котором было представлено 18 эффективных проектов по созданию ВСП. Признавалась важность реализации этого проекта как «всесторонней программы освоения и мирного экономического и культурного завоевания Севера», который соединит «...по кратчайшему пути три океана: Северный Ледовитый в незамерзающем порте Мурманска, Атлантический в Ленинграде и Тихий в ряде выходов к нему — наиболее северный порт Аян... свяжет Сибирь и Дальний Восток с центром Союза СССР, прорезав важнейшие экономические узлы районов» [5, с. 138–140]. Несмотря на то, что основная часть этого грандиозного проекта осталась на бумаге в силу отсутствия необходимых капиталовложений и людских ресурсов, его идея (сооружение восточной части магистрали) воплотилась в другом масштабном проекте — строительстве Байкало-Амурской магистрали, которая должна была охватить обширные территории Средней Ангары, Верхней Лены, Северного Байкала, Нижнего Амура и Тихоокеанское побережье. Уже в 1932 г. было издано постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», развернуты масштабные трудоемкие проектно-изыскательные работы, которые продолжались вплоть до Великой Отечественной войны.

Необходимо отметить, что в 1930-е гг. в условиях еще слабой советской системы управления и недостатка финансовых и технических возможностей северных регионов разработка и реализация транспортных и хозяйственных проектов на Севере были возложены на крупные организации — Норильскстрой, Дальстрой,

Главсевморпуть и др. Такая концентрация управления позволяла мобилизовать все ресурсы, включить максимально все направления деятельности [7, с. 176].

В 1930-е гг. с началом активного транспортного и хозяйственного освоения, в условиях проведения политики коллективизации и индустриализации в развитии Севера также произошли радикальные изменения.

В ряде регионов, в частности в образованных национальных округах Севера Сибири и Дальнего Востока, были созданы первые промышленные предприятия, ведущее значение среди которых занимали рыбная и лесная отрасли. Важным направлением по-прежнему оставались экстенсивное животноводство (оленоводство), заготовка пушнины и охотничьи промыслы. В 1930-е гг. на Севере проводилась коллективизация промыслово-оленоводческого хозяйства коренных жителей округа, объединявшихся в простейшие производственные коллективы на основе кооперации труда, которые затем перешли на устав артели. Процесс был сложным и довольно длительным, периодически сопровождался массовым недовольством и сопротивлением со стороны коренного населения. Преобразования советской власти были чужды их укладу хозяйственной жизни, а в некоторых районах приводили к их фактическому разрушению. В некоторых случаях и советской власти приходилось пересматривать свои методы. Создание колхозов и совхозов сопровождалось помимо традиционных занятий развитием растениеводства, земледелия, животноводства, звероводства. В регионах были налажены регулярное снабжение и экспорт промышленной продукции Северным морским путем, возросла роль авиатранспорта, обеспечивавшего сообщение между населенными пунктами. В Остяко-Вогульском округе в 1930-е гг. построены Самаровский рыбоконсервный комбинат, Сургутская консервная фабрика, Березовский, Ларьякский, Кондинский рыбозаводы. В 1930–1933 гг. создан ряд предприятий лесной и деревообрабатывающей промышленности: Самаровский, Сургутский и Березовский, Кондинский леспромхозы, а также Самаровский лесопильный завод, Остяко-Вогульский промышленный комбинат. В 1932 г. построена Обская моторно-рыболовная станция. Созданы кооперативы пушного и охотничьего промысла. В округе числилось шесть производственно-охотничьих станций объединения «Союзпушнина». В Ямало-Ненецком округе к 1939 г. работало семь рыбозаводов и 35 факторий по заготовке пушнины [2, с. 101, 139].

После образования округа стала развиваться новая и важная для этих мест отрасль хозяйства — растениеводство. В Эвенкийском национальном округе основными отраслями хозяйства в этот период оставались пушной промысел и оленеводство, активно шло строительство колхозов, совхозов, звероферм. На Таймыре в этот период также были заложены основы промышленного развития. Еще в 1920-е гг. вблизи месторождений графита и медно-никелевых руд началось сооружение поселка Норильск. К 1930 г. был создан Норильскстрой, в 1935 г. было принято решение о строительстве Норильского никелевого завода, в 1941 г. начато строительство большого металлургического завода. В 1931 г. построен Усть-Портовский консервный завод. В 1935–1937 гг. была проложена узкоколейная железная дорога Дудинка — Норильск, первая железная дорога в Арктике [2, с. 139].

Перспективы промышленного развития Тувинской народной республики связывались у советского руководства непосредственно с золотодобычей в крае, которой в основном занималась русская колония на базе старательских артелей. В небольших масштабах в колонии велась разработка каменного угля, лесозаготовка,

действовали производственные мастерские, предприятия кустарной промышленности в качестве подсобного хозяйства. С 1931 г. в республике развивалась кустарно-промысловая кооперация, в нее было включено 350 (из них 30 русских) охотничьих, 20 рыболовецких, 6 щепных, кузнечно-слесарная и пошивочная артели [10, с. 121]. В конце десятилетия в Туве появились государственные хозяйства — госхозы, ТОЗы, ТУЖи, первые сельскохозяйственные артели (колхозы).

В Якутской республике в конце 1920-х — 1930-е гг. были построены Турухтинский лесозавод, кирпичный и кожевенный заводы. В республике налажены тракты гужевого транспорта: Якутск — Иркутск, Якутск — Охотск, Якутск — Вилюйск, Якутск — Верхоянск — Среднеколымск, в 1925 г. построена Амуро-Якутская магистраль (АЯМ). Активно развивалась золотодобыча в Алданском районе. Важное значение в экономике Якутии по-прежнему имели кочевое скотоводство и оленеводство, промысловое хозяйство — охота, рыболовство, заготовка пушнины. К концу 1930-х гг. колхозами в Якутии было охвачено 96 % сельских хозяйств [11].

Задачи транспортного и хозяйственного освоения, а фактически и управление территориями Дальнего Востока в 1930-е гг. были возложены на созданный государственный трест «Дальстрой». Особую значимость в работе треста занимали разработка и интенсификация добычи золота, обнаруженного в верховьях р. Колымы, районах рек Среднекан, Утиная, Чай-Урья и др. В этот период Дальний Восток стал крупнейшим золотодобывающим регионом страны. В 1932 г. в регионе было открыто 10 приисков, в 1937 г. — 17 приисков, а в 1941 г. золото добывали 45 приисков [13, с. 95]. За Камчатским регионом в этот период окончательно закрепился статус центра рыбной промышленности союзного значения. К 1939 г. Камчатским акционерным обществом было построено 24 рыбокомбината, в составе которых были консервные заводы, засольные цехи, маломерный флот, а также сельскохозяйственные фермы. Камчатка обеспечивала 14 % рыбного производства страны [8, с. 24]. На Северном Сахалине основные перспективы в этот период освоения были связаны с разработкой рыбной, лесной, нефтяной и угольной отраслей промышленности. В 1930-е гг. вступили в строй новые угольные шахты: «Октябрьская», «Макарьевка», «Мгачи», «Арково» и др. Рыбная промышленность была представлена государственными заводами и промыслами Сахгосрыбтреста, а также рыболовецкими артелями и колхозами. В 1928 г. был образован трест «Сахалиннефть», включенный в список предприятий союзного значения. В 1929 г. было запущено сразу 11 скважин [9, с. 411]. Промышленное освоение острова стимулировало развитие лесной промышленности, строительство железной дороги и нефтепровода между Охой и портом Москальво.

В Корякском и Чукотском национальных округах на фоне активного развития рыбных государственных промыслов, разработкой которых занималось Камчатское акционерное общество, важную часть экономики продолжали занимать оленеводство, охота, заготовка пушнины. В Корякском округе также были построены рыбные промышленные предприятия, в 1930-е гг. началась разработка Корфского угольного месторождения. В 1935 г. образован Чукотский трест «Главсеморпути», отвечавший за промышленное освоение региона, открыты месторождения олова, вольфрама.

Таким образом, за достаточно короткий период — первые 20 лет существования Советской власти — регионы Севера, несмотря на сохранение традиционного

промышленного хозяйства как важной составляющей экономики, постепенно превращались в очаги, а некоторые и в центры добывающей, лесной и рыбной промышленности. Конечно, их нельзя сравнить с бурно развивающимся индустриальным Европейским Севером. Тем не менее стратегия масштабного экономического и политического присутствия в результате реформирования административно-территориальной системы, укрепления внешних и внутренних границ государства, научно-изыскательских работ и активизации транспортного освоения на Севере Сибири и Дальнего Востока с использованием колоссальных материально-технических затрат, административных и людских ресурсов, была реализована.

Литература

1. Административно-территориальное деление Союза ССР [с изменениями с 15 нояб. 1930 г. по 1 окт. 1931 г.]: районы и города СССР / ЦИК СССР, Всерос. ЦИК. Москва, 1931. 312 с.
2. Алексеева Л. В. Ямало-Ненецкий автономный округ в первое десятилетие своей истории (декабрь 1930 г. — июнь 1941 г.). Нижневартовск: Изд-во Нижневарт. гуманит. ун-та, 2011. 246 с.
3. Всесоюзная перепись населения 17 декабря 1926 г.: краткие сводки: в 10 томах / ЦСУ Союза ССР. Москва, 1927–1929. Вып. 3. Население СССР. 1927. 64 с.
4. Дацышен В. Г. Русская самоуправляющаяся трудовая колония в Тувинской Народной Республике как уникальный опыт российского регионализма // Новые исследования Тувы. 2016. № 3. С. 19–23.
5. Документы по истории Академии наук СССР. 1926–1934 гг. / под редакцией Б. В. Левшина. Ленинград: Наука. Ленингр. отд-ние, 1988. 286 с.
6. Зубков К. И., Карпов В. П. Развитие Российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири). Москва: Политическая энциклопедия, 2019. 368 с.
7. Зубков К. И., Карпов В. П. Российские проекты в Арктике: преемственность задач и решений // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanitates. 2019. Т. 5, № 1. С. 173–188.
8. Ильина В. И. Итоги хозяйственного освоения Камчатки к концу 1930-х гг. в контексте теории фронта // Вестник КРАУНЦ. Серия. Гуманитарные науки. 2012. № 1(19). С. 24–32.
9. История Сахалина и Курильских островов с древнейших времен до начала XXI столетия: учебное пособие для студентов высших учебных заведений региона по специальности «История» / ответственный редактор М. С. Высоков. Южно-Сахалинск: Сахалин. кн. изд-во, 2008. 712 с.
10. Моллеров Н. М. Создание очагов промышленности и торговли в советской колонии в Туве (1922–1932 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 2016. Т. 23, № 4. С. 119–123.
11. Развитие ЯАССР в 1928–1990 годах. URL: <https://www.sakharparliament.ru/obshchestvo/10680-razvitiye-yaassr-v-1928-1990-godakh> (дата обращения: 03.05.2024).
12. СССР. Административно-территориальное деление союзных республик на 1 октября 1938 года / Информ.-стат. отд. при Секретариате Президиума Верховного Совета СССР. Москва, 1938. 328 с.
13. Широков А. И. Золотодобывающий комплекс Дальстроя в 1930-х гг. // Вестник Томского университета. 2009. № 327. С. 95–99.
14. Шульгина О. В. Особенности, этапы и факторы формирования административно-территориального деления России // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. Вып. 5. Политика, экономика, право. Москва: Научный эксперт, 2009. С. 38–48.

УДК 656.2(571.54)(091)

**ИЗЫСКАНИЯ БУРЯТСКОГО УЧАСТКА ТРАССЫ
БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ**

© Герейханова Инна Фикретовна
заведующая ЭМР музея «История БАМ»
МАУК «Художественно-историческое объединение»
Россия, 671700, г. Северобайкальск, пер. Пролетарский, 5
inkrivova@yandex.ru

В статье исследуется история изысканий трассы Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Рассматриваются варианты выбора направления трассы в конце XIX в., формирование проектно-изыскательских институтов и их вклад в проектирование трассы БАМ, периоды изыскательских работ, сложности, связанные с труднопреодолимыми природными препятствиями, и пути их решения. На северном побережье озера Байкал вплоть до строительства трассы не имелось аэродромов и автомобильных дорог. В статье приводятся малоизвестные факты из истории сложной работы проектировщиков 20–30-х гг. XX в., а также неординарные решения советских инженеров последующего времени.

Ключевые слова: изыскатели; авиаизыскания; тоннелестроение; проектно-изыскательский институт; Сибгипротранс; Ленгипротранс; БАМтоннельпроект.

**SURVEYS OF THE BURYAT SECTION
OF THE BAIKAL-AMUR RAILWAY MAINLINE**

© Gereikhanova Inna Fikretovna
Head of the EMR Museum "History of BAM"
MAUK Art and Historical Association"
Republic of Buryatia, Severobaikalsk, Proletarsky lane, 5
inkrivova@yandex.ru

The article examines the history of exploration of the Baikal-Amur Railway route. Options for choosing the direction of the route at the end of the 19th century, the formation of design and survey institutes and their contribution to the design of the BAM route, periods of survey work, difficulties associated with insurmountable natural obstacles and ways to solve them are considered. Until the construction of the route, there were no airfields or roads on the northern coast of Lake Baikal. The article presents little-known facts from the history of the complex work of designers in the 20s and 30s of the XXth century, as well as extraordinary solutions of Soviet engineers of subsequent times.

Keywords: prospectors; aerial surveys; tunneling; design and survey institute; Sibgiprotrans; Lengiprotrans; BAMtunnelproject.

В конце XIX в. прокладка железной дороги в Сибирь и на Дальний Восток стала объективной потребностью социально-экономического развития страны. Возник вопрос о выборе направления трассы. В 1886–1887 гг. генерал-губерна-

торы Восточной Сибири А. П. Игнатов и Приамурского края А. Н. Корф ходатайствовали в Министерство путей сообщения о строительстве железной дороги Томск — Иркутск на 1 560 верст, Байкал — Сретенск на 1000 верст, Уссури — Владивосток на 400 верст. Однако губернатор Тургайской области генерал-майор А. П. Проценко приводил веские доводы, что «сибирская дорога должна быть сплошной, непрерывной от берегов Тихого океана до сети железных дорог европейской части России. Она должна пройти по кратчайшему пути и вдали от нашей Государственной границы с Китаем» [4]. А. П. Проценко предлагал направление, идущее от Уфы на Златоуст, Челябинск, Курган, Омск, Томск, Красноярск, Братский острог, через северный Байкал, вверх по Верхней Ангаре и далее через реку Витим на срез реки Амур по притокам рек Зея и Бурея к городу Хабаровску и оттуда к Владивостоку.

Ввиду неотлагательности вопроса с 16 июля по 24 сентября 1889 г. полковник Генерального штаба Н. А. Волошинов прошел со своей экспедицией от реки Ангары через поселок Киренск вышел на северную оконечность озера Байкал далее к селу Душкочан и до реки Муи. Свои выводы о строительстве железной дороги по этому направлению он сообщил 19 октября 1889 г. на общем собрании членов Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества: «В общих чертах они следующие, выяснилась неверность существующих карт... на всем громадном пространстве ни одной отметки водораздельных хребтов — и это составляет самую слабую, самую больную сторону наших карт... Не входя в подробности, можно предсказать с полной уверенностью, что в зависимости от указанного общего характера местности технические условия постройки железной дороги по северному направлению сделают ее совершенно не пригодной для мирового транзита — постройка и эксплуатация ее вызовут громадные трудности и непомерные расходы» [4].

Из отчета полковника Генерального штаба Н. А. Волошинова мы видим, что карты северной оконечности озера Байкал и его рифтовой зоны не соответствовали действительности. Следовательно, можно сделать вывод, что территория современного бурятского участка БАМ была совершенно не изучена из-за труднодоступности.

Повторно к вопросу строительства второй Сибирской магистрали от Канска на Усть-Кут через северное побережье озера Байкал, далее на восток вернулись в 1906 г. на совещании о путях развития Сибири.

В следующий раз об идее строительства трассы по северобайкальскому варианту заговорили в середине 20-х гг. XX в., когда возникла стратегическая необходимость заселения малообжитых территорий и сохранении целостности государства.

В 1926–1928 гг. создается бюро по проектированию «Байкало-Амурской магистрали», которое производит первые рекогносцировочные экспедиции, с помощью которых были выбраны основные точки прохождения будущей трассы. 13 апреля 1932 г. Советом Народных Комиссаров СССР вынесено постановление «О проведении изыскательских работ и строительстве трассы Байкало-Амурской магистрали». В 1937 г. на базе бюро был создан институт БАМтранспроект (1937–

1945)¹. Проектный институт разрабатывал и применял передовые по тем временам технологии — метод аэрофотосъемки. Было проведено основательное изучение проблем вечной мерзлоты, на основе которого разработаны рекомендации по проектированию и строительству железнодорожных сооружений в экстремальных условиях прохождения трассы.

В январе 1936 г. НКПС выдало заказ на пять летающих лодок МП-1 бис, в днище которых имелся герметизированный люк. В полете через него можно было производить аэрофотосъемку. В лодке можно было перевозить до шести человек или эквивалентный по весу груз. Гидросамолеты оснащались на лето поплавками, а зимой лыжами. Была развернута сеть гидропортов, централизованную авиабазу организовали в Иркутске на берегу Ангары. Основные гидропорты западного участка БАМа размещались в устье р. Верхняя Ангара недалеко от пос. Нижнеангарск и на р. Витим. В распоряжении Желдорпроекта находилось 27 самолетов, включая МП-1, грузовые туполевские двухмоторные Г-1, легкие связные Ш-2. Непосредственно аэросъемку проводили МП-1, поскольку обладали хорошей устойчивостью в полете — решающим качеством для фотооборудования.

Авиаслужба находилась в составе бюро аэрофотосъемочных и фототеодолитных работ БАМпроекта. На трассе будущего БАМа работали аэросъемочные экспедиции, оснащенные аппаратурой. Авиаторы осуществляли транспортные и спасательные работы. Бюро имело до 200 человек летного состава, радистов, специалистов по фототеодолитным работам, картографов.

Весь отснятый аэрофотосъемочный материал проходил первичную обработку на борту, что позволяло использовать его в случае непредвиденных ситуаций. Дальнейшая обработка пленки осуществлялась в палатке из особого черного плотного брезента, которая служила полевой лабораторией. Здесь же фотограмметристы монтировали снимки, упаковывали в ящики и отправляли гидросамолетом на центральную авиабазу в Иркутск и далее поездом в Москву.

Условия, в которых работали разведчики трассы БАМа, кажутся невероятными. Самолеты с индексом «Ж» (железнодорожный) летали над горами в зонах магнитной аномалии, практически без полетных карт, зачастую не имели даже отметок высоты перевалов, без радиомаяков, при очень редкой сети метеонаблюдений, некачественной радиосвязи, на низкосортном горючем. Случалось, летали ночью без специального оборудования, совершали посадки в туман и в темное время суток, сумев отснять на пленку всю ранее неизученную территорию.

На территории Северо-Байкальского района в довоенный период произошли три авиакатастрофы, все они были связаны с недостаточной изученностью местности, климата и отсутствием летных карт.

15 августа 1940 г. пилот С. Курочкин вел самолет на посадку и затонул в озере Баранчеево возле пос. Таксимо. В 1981 г. была организована инициативная группа «Поиск» для подъема самолета со дна озера под руководством корреспондента бурятского телевидения В. В. Измайлова и строителей отряда «Комсомолец Бурятии». Гидросамолет АНТ-4-ГБ-1 был поднят, его корпус направлен в Центральный музей военно-воздушных сил, компас с самолета был передан в экспозицию музея «История БАМ» г. Северобайкальска.

¹ В разные годы институт носил разные названия: Жилдорпроект (1945–1956), Гипропромтрансстрой (1956–1992), Моспромтрансстрой (с 1992 г. по настоящее время).

Осенью 1940 г. лодка Ж-7 молодого летчика Е. Ефимова попала на подходе к Байкалу в густой снегопад, зацепившись за сосну, упала в бухту Фролиха. Летчик и пассажиры погибли, чудом спасся только бортмеханик Н. Филатов. Сохранилось письмо бывшего бортмеханика бамовской авиации А. Ковалева, друга погибшего пилота: «... я нашел полусферический камень и выбил на нем зубилом: «Ефимов, Орябинский, Каплан — это на мысу в кустах в метрах в 30, 40 от берега, если двигаться с севера при повороте в бухту Фролиха...» [3].

В дальнейшем участники группы «Поиск» знакомятся с местной эвенкийской легендой, в которой говорится: «Давным-давно летела над Угрюм-рекой (Витимом. — И. Г.) большая железная птица. Она несла людям в тайгу пищу, порох и огонь. Но злые духи помешали ей. Поднялась сильная буря, и железная птица спряталась, села на Шаман-гору. С тех пор ее никто не видел» [6]. Участники поискового отряда инициировали подъем на Шаман-гору и обнаружили самолет изыскателей БАМпроекта.

Летчик А. С. Швидовский вспоминает: «25 декабря 1940 г. цельнометаллический самолет с моторами М-17 «Ф» летел в сторону пос. Бодайбо. Внезапно попал в сильнейший снеговой циклон. Нас окружила темнота. Вокруг вспыхивали разряды и молнии. Шли вслепую. Дело грозило бедой... И тут в просвете я увидел склон хребта, решил рискнуть. И — сели... Один из членов экспедиции получил ранение. Тогда я отправил товарищей за подмогой, а сам остался с раненым. Из брезентовых чехлов для моторов сделал палатку и пять дней провел у постели раненого. Все последние продукты отдавал ему. Сам же держался только на махорке. Целый мешок выкурил. Новый год встретили на вершине горы под вой ледяной пурги. Кончились припасы, сожгли деревянный пропеллер... А помощи все же дождались. Местные охотники выручили попавший в беду экипаж...» [6].

В 1982 г. члены отряда «Комсомолец Бурятии», отряд «Поиск» организовали спуск самолета. В память о довоенных изыскателях трассы БАМа в конце 80-х г. XX в. в пос. Таксимо установлен памятник-макет самолета ГБ-1А, бортовой номер СССР Ж-11. Мемориальный объект увековечивает память о погибших при разведке трассы БАМа летчиках, геологах и изыскателях: Курочкине, Пешкове, Бабошине, Тихонове, Пуренкове, Кузьмине, Тарасове. Макет самолета был изготовлен на авиационном заводе в г. Улан-Удэ. Памятник водружен на постамент, символизирующий взмывающую в небо взлетную полосу, на которой установлен макет самолета.

Интересным примером профессионализма и энтузиазма изыскателей БАМа является информация, содержащаяся в письме инженера-изыскателя путей сообщения, действительного члена Географического общества при Академии наук СССР, работавшего на трассе в 1928–1972 гг. Э. А. Нормана¹. В письме содержится информация, что в 1938 г. Байкальская экспедиция БАМпроекта «построила дом и организовала гидрометеостанцию на перевале Даван с целью сбора метеорологических данных, необходимых для проектирования семикилометрового Даванского перевального тоннеля. Наблюдателями на станции были супруги Шевченко. Сведения об их героической работе на перевале Даван можно собрать

¹ Письмо поступило в Северобайкальский музей «История БАМ» в феврале 1982 г. и до настоящего времени хранится в фонде музея.

у старожилов Нижнеангарска. В 1942 г. (или в 1943 г.?) муж скоропостижно скончался зимой. Жена не могла в одиночку жить на перевале и пришла на лыжах в Нижнеангарск. Метеостанция прекратила свое существование. Самоотверженную круглогодичную, в течение нескольких лет, работу супругов Шевченко на перевале Даван было бы справедливо отразить на стендах музея» [7].

Бурятский участок БАМа протяженностью 525 км является одним из самых сложных участков магистрали, что обусловлено высокими горными хребтами с пересечением горных рек, курумами, марями, болотами и озерами.

Довоенными изыскателями было установлено, что в районе Байкальского хребта мерзлота имеет островной характер. «Грунты в постоянном мерзлом состоянии наблюдаются не только по склонам северной экспозиции, но и под влиянием фактора высоты появляются и на платообразных поверхностях в условиях марей. В местах сильно расчлененного горного рельефа в основании глыбовых россыпей залегает сильно льдонасыщенная вечная мерзлота на глубине от 1,5 до 8 м отрицательную температуру, несомненно, имеют и скальные породы» [1].

Требовалось строительство большого количества искусственных сооружений водопропускных труб, укрепительных насыпей, мостов, тоннелей. Возникали сложности с выбором места под будущие железнодорожные станции. Так, например, первоначально планировалось расположить узловую железнодорожную станцию в пос. Нижнеангарск, который вытянут вдоль отрогов горного хребта и берега оз. Байкал. В выписке из основного отчета по геологосъемочным работам 1939 г. в Северо-Байкальском районе геологом Восточно-Сибирского геологического управления А. С. Кульчицким было предложено расположить железнодорожную станцию в 20 км от Нижнеангарска на ровной площадке Тыйского плато [5].

На изысканиях бурятского участка трассы проводили работы проектные институты Ленгипротранс, Сибгипротранс, Восточно-Сибирское геологическое управление. Результатом изыскательской деятельности довоенных исследований будущей трассы БАМа стал альбом-отчет «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль» посвященный изысканиям БАМа [1]. Редкое книжное издание было разработано для работы руководящего состава БАМпроекта. Альбом-отчет не имеет тиражного номера, на титульном листе альбома в правом верхнем углу есть номер экземпляра, в фондах музея истории БАМ хранится № 210, установить количество изданных альбомов в настоящее время не представляется возможным. Главным редактором альбома-отчета стал руководитель БАМпроекта Ф. А. Гваздевский. В альбоме-отчете много иллюстраций, 35 из них цветные (в основном карты), освещаются все характерные эпизоды процесса проектно-изыскательских, научно-исследовательских и произведенных работ на трассе БАМ к 1945 г.

В целом в довоенный период проведена огромная работа по изучению и исследованию местности, составившим основу топографических материалов: карты, разработанные на основе аэрофотосъемочных работ, а также по данным наземных съемок, проработке основного направления трассы и его вариантов.

После войны изыскательские работы на бурятском участке БАМа в полном объеме повторились лишь в 1967 г. после выхода постановления № 268-104 ЦК КПСС и Совета Министров СССР о возобновлении проектирования Байкало-Амурской магистрали [9]. 12 июня 1967 г. на перевал Даван Байкальского хребта высадился первый отряд изыскателей из шести человек. Задачи отряда и место

высадки основывались на изучении топографического материала, оставленного довоенными проектировщиками. Изыскателями велась работа по подбору картографического материала, трассированию вариантов, решений положения трассы на участках курумников, селевых явлений, а в зимнее время лавин и наледей.

Один из наиболее негативных природных факторов был выявлен при проектировании Байкальского тоннеля — сейсмическая активность до 9 баллов по шкале Ч. Рихтера. Проектировщиками было предложено 12 вариантов пересечения Байкальского хребта. В 1970-х гг. была составлена уточняющая схема, предлагающая шесть вариантов прохождения тоннеля. По одному из вариантов тоннель должен был начинаться в низине вблизи железнодорожного разъезда Дельбичинда и выходить рядом с разъездом Гоуджекит, в этом случае протяженность тоннеля составила бы порядка 21 км.

Для реализации был выбран Средне-Байкальский вариант А-І. По выбранному варианту железная дорога делает петлю, по которой поезд постепенно поднимается в гору и уже в более узкой части хребта построен тоннельный коридор, протяженность которого составляет 6,7 км.

В строительстве Байкальского тоннеля участвовали три тоннельных отряда. Строительство велось с западного и восточного порталов. При строительстве был пробит ствол для ускорения проходки, который в период эксплуатации используется как вентиляционная шахта. Строительство тоннеля началось в 1977 г. и было осложнено наличием гранитных и трещенатых грунтов, тектоническими разломами, ледяными водами и термальными источниками.

Сибгипротранс привлекал различные научно-исследовательские институты для нахождения неординарных решений при проектировании и строительстве железной дороги. Одной из точек прохождения железной дороги было северное побережье оз. Байкал («Байкальский прижим»). Столкнувшись с проблемой торошения льдов, разрушительных действий волн и их воздействий на побережье, а в перспективе на будущее земляное полотно, Сибгипротранс инициирует привлечение к решению вопроса Черноморское отделение Всесоюзного научно-исследовательского института транспортного строительства. Руководителями изыскательской партии были назначены заведующий лабораторией морской берегозащиты Е. К. Гречищев и инженер Г. Г. Зубаренкова.

В 1972–1994 гг. под руководством Г. Г. Зубаренковой были организованы экспедиции для наблюдения за качеством строящихся волногасящих берм и их последующей эксплуатации [2]. На основе материалов, переданных Е. К. Гречищевым в музей «История БАМ», была создана музейная коллекция Черноморского отделения ВНИИТС. В ее состав вошли фотографии, отчеты, методические пособия, журналы наблюдений.

Одним из наиболее интересных экспонатов данной коллекции является информационная справка «Волногасящие бермы из скального грунта на оз. Байкал» [8]. В ней дается полное обоснование необходимости строительства волногасящих берм для защиты железной дороги от волн и льда именно из скального грунта без использования бетона. Волногасящие бермы представляют собой набросанный скальный грунт, который под действием наката волн на берму переформировался в устойчивый каменистый пляж, сохраняющий природный береговой ландшафт и прибрежную биоту [11].

В первоначальный период строительства трассы бурятский участок БАМа назывался барьерным, поскольку именно на нашем участке предстояло строительство шести тоннелей. В январе 1975 г. было образовано УС «БАМтоннельстрой», включавшее два тоннельных отряда, три организации по обустройству автомобильного и эксплуатационного обслуживания, а также специальное строительное управление.

Сложный рельеф севера Бурятии вызвал необходимость создания в 1977 г. проектно-изыскательского института БАМтоннельпроект, который участвовал в проектировании и строительстве всех тоннелей на бурятском участке БАМа.

Наиболее сложным в инженерно-геологическом смысле является Северо-Муйский хребет, поскольку входит в состав сейсмоактивной Байкальской рифтовой зоны и расположен на дивергентной границе. Вопрос пересечения трассой БАМа Северо-Муйского хребта детально изучался еще в 1930-е гг. БАМпроектом НКВД СССР. После обследования хребта на протяжении 230 км было установлено комфортное прохождение трассы через наиболее низкое и попутное Ангараканское седло.

Строительство тоннеля осложняло сочетание негативных природных факторов и постоянной сейсмической активности, обычной и термальной обводненности с большими притоками подземных вод под давлением до 12 атмосфер, разрушенные горные породы в зонах проходки, трещины и разломы, размывы и наносы. В ходе строительства тоннелей было пройдено более 70 зон разломов различной протяженности.

О невозможности сдачи тоннеля в эксплуатацию в намеченный планами срок в 1985–1986 гг. стало понятно еще в 1980 г. во время устранения последствий Ангараканского разлома. В 1981 г. Комиссия Совета Министров СССР по вопросам строительства БАМ поручила МПС и Минтрансстрою СССР проработать вопрос о строительстве двухпутного обходного главного железнодорожного пути на участке пересечения Северо-Муйского хребта. Институтами Сибгипротранс и Ленгипротранс были проработаны варианты пути по открытой трассе.

В 1982 г. велось строительство первой нитки железнодорожного обхода тоннеля по открытой трассе с максимальным руководящим уклоном 40 % протяженностью 26,4 км. Обход запроектирован двухпутным, электрифицированным, с возможностью использования обхода после сооружения основного тоннеля и использования в качестве резервирующей его линии. Обход в однопутном исполнении сдан в эксплуатацию в феврале 1983 г. Состояние рельсового пути было неудовлетворительным, имелись перекосы, просадка пути и наледи. Для тяги паровозов использовались маневровые тепловозы, оборудованные электрическим реостатным тормозом.

В связи с трудностями эксплуатации первой нитки перевального обхода в 1983 г. было принято решение о разработке технического проекта постоянного обхода с максимальным руководящим уклоном 18 %. В конкурсном порядке были рассмотрены разработки Сибгипротранса и Ленгипротранса. Лучшей была признана разработка Ленгипротранса.

В основном фонде музея «История БАМ» хранится постановление Государственной экспертной комиссии Госплана СССР и Главного управления государственной экспертизы проектов и смет Госстроя СССР № 4/1 от 12 марта 1986 г., в

котором говорится: «Экспертная подкомиссия, проведя с выездом на место большую работу по анализу проектных материалов, в том числе по снижению стоимости и сокращению сроков строительства, установила следующее. По трассе линии 17 км приходится на неблагоприятные как в инженерно-геологическом, так и в еще в большей степени в инженерно-сейсмологическом отношении участки (косогорность 1:3, обвальные и лавиноопасные склоны). Наибольшую инженерно-геологическую сложность имеют участки трассы на склонах с грубообломочным чехлом (курумы), находящиеся в многолетнемерзлом состоянии и обладающие ниже сезонно-талого слоя очень высокой льдистостью, который может протаивать под частью насыпей железной дороги, что вызовет потерю их устойчивости» [10].

Вторая нитка железнодорожного обхода Северомуйского тоннеля была сдана в эксплуатацию 1 ноября 1989 г. На строительстве тоннеля использовали клыки и рыхлители 600 мощных бульдозеров. На своем протяжении около 60 км обходной путь имеет 45 водопропускных труб, 11 мостов, 2 петлевых тоннеля и уникальный по своему сооружению и эксплуатации железнодорожный виадук, именуемый в простонародии «Чертов мост». Во время строительства обхода выбрано и уложено более 4 млн м³ скального грунта до 48 м глубиной.

Тоннели протяженностью 2 142 м и 750 м строили безвзрывным способом, чтобы не повредить проходке основного Северомуйского тоннеля. Проектом предусматривалось три тоннеля, но в связи со сжатыми сроками строительства обхода старшим референтом транспортного отдела управления делами Совета Министров СССР В. Н. Дмитриевым было принято решение прекратить строительство третьего петлевого тоннеля. Недальновидное решение и желание уложиться в обусловленные постановлением сроки ввода в эксплуатацию обходного пути привели к тому, что протяженность трассы обхода увеличилась на 6 км, железнодорожный обход проходит через перевальное седло (наивысшая точка БАМа) и набирает дополнительную высоту 64 м.

Проектирование обхода на восточной горловине участка Горячий ключ вызвало особое опасение: обвалоопасный участок, большая крутизна склонов. Проектировщики решили уложить трассу на полку, полку врезать в скалу, формируя полку взрывным способом, нарушили целостность склона, для защиты трассы от обвалов пришлось строить защитную галерею.

Уникальный по своему строению железнодорожный виадук пролегает над долиной реки Итыкит. Виадук, как и весь обходной путь, имеет 18 %-ный уклон, максимальная высота 35 м имеет дополнительную особенность в виде невысокой материалоемкости и гибкости к сейсмичности. Инженерами Сибгипротранса была заложена амплитуда колебания до 80 см.

8 июля 2014 г. во время празднования 40-летия БАМа президентом Российской Федерации было объявлено о начале реализации проекта по модернизации и реконструкции трассы БАМа. В рамках указанного проекта уже построены разъезды, мосты, на большинстве участков уложены вторые пути, построен новый Байкальский тоннель. Проект тоннеля разрабатывался проектно-изыскательским институтом БАМтоннельпроект. 30 марта 2024 г. ОАО РЖД подписало договор с генеральным подрядчиком ГК БАМтоннельстрой-Мост о строительстве нового Северомуйского тоннеля. Непосредственным проектированием тоннеля будут заниматься проектно-изыскательские институты ОАО Сибгипротранспуть и Минскметрострой.

Таким образом, сложные климатические условия, малообжитые территории, труднодоступность, сложность инженерно-геологических условий не стали преградой для осуществления грандиозного проекта сооружения БАМа. Благодаря колоссальным знаниям и умениям, талантливым неординарным решениям инженеров-проектировщиков трасса БАМа была спроектирована и построена. Опыт проектировщиков БАМа оказался востребован в настоящее время для осуществления масштабной программы по модернизации железной дороги.

Литература

1. Альбом-отчет группы инженеров-проектировщиков Байкало-Амурской магистрали / НКВД СССР; Управление по изысканиям и проектированию Байкало-Амурской ж.-д. магистрали / главный редактор Ф. А. Гваздевский. Комсомольск-на-Амуре: БАМпроект, 1945. 284 с.
2. МАУК «Художественно-историческое объединение». МАУК ХИО КП № 2349. Основной фонд. Д. 330. Биография Зубаренковой Галины Григорьевны. Автор Е. К. Гречищев.
3. МАУК «Художественно-историческое объединение» КП № 3920 Научно-вспомогательный фонд № 2181. Богатко С. Разведчики путей сообщения // Гудок. 2003. 1 февр.
4. Волошинов Н. А. Железнодорожная разведка между Ангарой и северной оконечностью Байкала // Известия Восточно-Сибирского отдела Императорского Русского Географического общества. 1889. Т. XX. № 5. С. 1–14.
5. МАУК ХИО КП № 2358 Основной фонд Д № 339 МАУК «Художественно-историческое объединение». Выписка из основного отчета по геологосъемочным работам 1939 г. в Северо-Байкальском районе геолога Восточно-Сибирского геологического управления Кульчитского А. С.
6. Орлов В. Байкальское притяжение. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1985. 400 с.
7. МАУК «Художественно-историческое объединение». МАУК ХИО КП № 1697 Научно-вспомогательный фонд. Письмо Э. А. Нормана на имя дирекции музея «История БАМ».
8. МАУК «Художественно-историческое объединение». МАУК ХИО КП № 2936 Научно-вспомогательный фонд. Письмо Е. К. Гречищева дирекции музея «История БАМ».
9. О возобновлении проектирования Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ): постановление ЦК КПСС и Советом Министров СССР 268-104 от 24 марта 1967 г. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 08.03.2024).
10. МАУК «Художественно-историческое объединение». Основной фонд МАУК ХИО КП № 2304 Д. 326. Постановление Государственной экспертной комиссии Госплана СССР и Главного управления государственной экспертизы проектов и смет Госстроя СССР №4/1 от 12 марта 1986 г.
11. МАУК «Художественно-историческое объединение». МАУК ХИО КП № 2367 Основной фонд Д. 348. Справка «Волногасящие бермы из скального грунта на оз. Байкал» Е. К. Гречищев.

УДК 910.4

ИСТОРИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ КРИОЛИТОЗОНЫ НА ЮГЕ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМа

© **Макарова Надежда Владимировна**

ведущий инженер лаборатории физической географии и биогеографии,
Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН
Россия, 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1
nadua555@bk.ru

В статье изложена история исследования многолетнемерзлых горных пород на территории Восточной Сибири и юга Дальнего Востока. Обосновывается про-

блема длительности реализации строительства БАМа. Приведены основные достижения в исследовании распространения многолетнемерзлых горных пород советскими учеными-мерзлововедами. Акцентируется внимание на ранние труды ученых по теме изучения многолетнемерзлых горных пород. Автор делает вывод о тесной взаимосвязи между исследованием криолитозоны Сибири и строительством БАМа.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; исследование криолитозоны Восточной Сибири; мерзлотно-гидрологическая станция; многолетнемерзлые горные породы в Забайкалье; мерзлововедение; инженерное мерзлововедение; «вечная мерзлота»; «вечная мерзлота байкальского типа»; геокриологическая карта СССР; строительство БАМ.

HISTORY OF PERMAFROST RESEARCH IN THE SOUTH OF EASTERN SIBERIA DURING THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

© Nadezhda V. Makarova

Leading Engineer of the Laboratory of Physical Geography and Biogeography
Institute of geography V.B. Sochava`s name SB RAS,
Russia, 664033, Irkutsk, Ulan-Batorskaya st., 1
nadua555@bk.ru

The article describes the history of the study of permafrost rocks in Eastern Siberia and the south of the Far East. The problem of the duration of the construction of the BAM is substantiated. The main achievements in the study of the distribution of permafrost rocks by Soviet permafrost scientists are presented. Attention is focused on the early works of scientists on the topic of studying permafrost rocks. The author concludes that there is a close relationship between the study of the permafrost zone of Siberia and the construction of the Baikal-Amur Mainline.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; study of the permafrost zone of Eastern Siberia; permafrost-hydrological station; permafrost rocks in Transbaikalia; permafrost studies; engineering permafrost science; "permafrost"; "Baikal-type permafrost"; geocryological map of the USSR; construction of BAM.

Байкало-Амурская магистраль — один из самых масштабных проектов СССР. Проект до настоящего времени вызывает множество споров о рентабельности реализации. Поколение XXI в. может проанализировать, что возведение БАМа положило начало истории нового хозяйственного освоения одного из самых крупных по площади регионов мира, а также укреплению рубежей современной России. Железная дорога протяженностью 4 324 км соединила Восточную Сибирь и юг Дальнего Востока. Она позволяет решать множество экономических и стратегических задач страны.

Идея строительства БАМа обсуждалась ведущими политическими деятелями еще в конце XIX в. От зарождения идеи до реализации проекта прошли десятилетия. Воплощение столь масштабного проекта стало возможным благодаря объединению силы населения многонациональной страны. Для исследования территории строительства были задействованы группы ученых: геоморфологи, климатологи, физико-географы, эконом-географы, биогеографы, картографы, гидрологи, мерз-

лотоведы, геологи. Реализован большой масштаб научных исследований, совершены открытия в инженерном мерзлотоведении, были изобретены новые подходы при возведении инженерных сооружений на многолетнемерзлых горных породах. Проект строительства постоянно откладывался по военно-политическим, экономическим причинам, но основная причина была в труднодоступности территории, ее неисследованности и наличии криолитозоны. Территория отличается суровыми природно-климатическими условиями, бездорожьем, распространением многолетнемерзлых пород, отсутствием бытовых условий по причине малой населенности. Укладка железнодорожного полотна лишь финишная работа при строительстве дороги. Самая основная работа заключается в изучении и освоении местности: вырубка просеки, осушение болот, отсыпка земляного полотна, монтаж водопропускных труб, возведение мостов через многоводные сибирские реки, строительство туннелей через горные хребты Восточной Сибири в сейсмически активной зоне. Благодаря такой слаженной и интенсивной работе при строительстве БАМа удалось получить и передать опыт в освоении ландшафтов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Все инженерные работы выполнялись на территории распространения многолетней мерзлоты — географического явления, которое было практически неизученным.

Изучение многолетней мерзлоты на территории Восточной Сибири начинается с идеи строительства железной дороги и сельскохозяйственного освоения территории в связи с Переселенческой реформой П. А. Столыпина. Одни из самых ранних печатных сведений о многолетнемерзлых породах упомянуты в работе И. Г. Гмелина [5]. Он посетил район Забайкалья в 1735 г. Академик Купферт в своем отчете о посещении территории Забайкалья и Нерчинско-Заводского района в 1841 г. для осмотра «горных магнитных обсерваторий» считал, что многолетнемерзлые породы должны быть встречены везде, где среднегодовая температура воздуха значительно ниже нуля. В 1873 г. П. А. Кропоткин был одним из первых геологов, который пресек все Забайкалье от Бодайбо до Нерчинска, в своих работах он упоминал о наличии многолетнемерзлых пород в пределах Забайкалья [5]. Одна из самых важных работ исследователя — «Карта южной части Восточной Сибири и части Монголии, Маньчжурии и Сахалина» 1875 г., приложенная к «Общему очерку орографии Восточной Сибири». В 1889 г. впервые составлена схематическая карта распространения многолетнемерзлых пород с определением их южной границы Леонардом Антоновичем Ячевским. На своей карте Л. А. Ячевский отмечал, что на Байкале, в верховьях Ангары, Киренги, Лены до низовьев Витима многолетняя мерзлота отсутствует, а на территории Забайкалья отмечал сплошное распространение многолетней мерзлоты. Границу сплошного распространения многолетней мерзлоты он проводил по Баргузину, западнее Улан-Удэ и по осевой части хребта Хамар-Дабан. Позже он разработал «Программу для собирания сведений о вечной мерзлой почве и ледяных слоях». Свои труды по изучению многолетней мерзлоты Л. А. Ячевский составил благодаря участию в геологической партии, которая производила исследования вдоль среднесибирского и кругобайкальского участков Сибирской магистрали.

Труды Н. М. Козьмина (1882), В. М. Сергеева (1897) положили начало изучению многолетнемерзлых толщ и сезонной мерзлоты в Восточной Сибири. Исследования В. М. Сергеева (1898) на территории забайкальского участка Транссибирской магистрали доказали наличие здесь многолетней мерзлоты. Особенно часто

многолетняя мерзлота встречается под болотами и в поймах рек, но на склонах Хамар-Дабана мерзлоты обнаружено не было, это объяснялось высоким снежным покровом.

В 1910 г. А. В. Львов и Г. Корпачев в своих исследованиях при рытье колодцев в с. Тунка обнаружили залегание многолетнемерзлых пород на глубине 32 м. В толще мерзлых пород были встречены многочисленные следы деятельности человека (забор, уголь, куски дерева со следами обработки). Заболоченность в долине р. Тунки объяснили повсеместным развитием криолитозоны [10].

В работе 1912 г. «Вечная мерзлота и сооружения на ней» Н. С. Богданов поднимает проблему строительства при рациональном освоении регионов Прибайкалья и Забайкалья. В самом начале освоения региона незнание особенностей строительства на многолетнемерзлых грунтах приводило к массовым деформациям и даже к полному разрушению сооружений [3].

В 1916 г. А. В. Львов своей монографией подвел итог дореволюционного этапа геокриологических исследований. Он обобщил результаты всех имевшихся исследований о криолитозоне Забайкалья, изложил господствующие в то время взгляды по основным вопросам развития и распространения криолитозоны. Неглубоко залегающие многолетнемерзлые породы им рассматриваются как продукт современного климата, а глубоко залегающие — как реликт прежних более суровых условий. Он построил новую карту распространения вечной мерзлоты вдоль линии железной дороги на участке от Томска до Хабаровска на основе карт В. Б. Шостаковича (1913) и М. И. Сумгина (1914). На карту были нанесены пункты вскрытия многолетнемерзлых и немерзлых пород. По данным карты, на современную территорию Бурятии приходится всего 4–5 пунктов с мерзлыми породами и столько же с таликами. По А. В. Львову, многолетнемерзлые породы в пределах Бурятии отмечаются практически повсеместно, лишь узкая полоса южного берега Байкала, включая дельту Селенги, входит в зону таликов [10]. Опыт исследования многолетнемерзлых пород постепенно накапливался, что вызывало интерес к изучению данного явления у большинства ученых того периода.

После Великой Октябрьской революции начался новый виток в развитии геокриологических исследований в Сибири, поскольку территория располагает обширными природными ресурсами, которые необходимы для промышленности страны и региона. В 1927 г. основателем школы советских мерзловедов М. И. Сумгиным был введен в научное употребление термин «вечная мерзлота» как специфическое геологическое явление. В предисловии к первому и второму изданиям своего труда — первого в мировой литературе капитального труда по вечной мерзлоте «Вечная мерзлота почвы в пределах СССР» [11] он обобщает труды исследователей-предшественников, рассматривает вечную мерзлоту как геофизическое явление. Геологическая сторона вопроса им затрагивается мало. В 1937 г. М. И. Сумгин определял распространение вечной мерзлоты с островами талых пород только на данных территориях: Бодайбо, Верхняя Ангара, Улан-Удэ, по его предположениям, на Байкале мерзлота отсутствует. По данным исследований была составлена карта распространения вечной мерзлоты с температурным режимом мерзлых пород.

В 1928 г. на территории Забайкалья была основана первая в СССР мерзлотная станция — Сковородинская. Таким образом, принято считать Забайкалье родиной

инженерного мерзлотоведения и учения о подземных водах в области многолетнемерзлых пород. В 1975 г. на базе Сквородинской мерзлотной станции была открыта Тындинская мерзлотная станция, эксплуатирующаяся до настоящего времени. За период строительства БАМа были получены важные инженерные результаты: разработаны конструкции земляного полотна, произведены испытания различных образцов бетона. Многие разработки вошли в рекомендательные и нормативные документы.

Позднее был организован ряд аналогичных станций: Братская мерзлотно-гидрологическая (1931–1932), Ямкунская мерзлотно-гидрологическая (1933–1937), Читинская мерзлотная станция (1941–1943) [5]. Благодаря учреждению мерзлотно-гидрологических станций начались планомерные наблюдения за изучением поведения железнодорожных объектов на многолетней мерзлоте. Исследовались свойства мерзлых грунтов, проводились наблюдения за деформациями зданий и инженерных сооружений на территории распространения криолитозоны.

Н. И. Быков и П. Н. Каптерев в совместной работе «Вечная мерзлота и строительство на ней» (1940) приводят примеры своих геокриологических исследований по рекам Алдан и Витим. При поиске золотоносной руды были исследованы территории бассейнов данных рек и обнаружены талики среди сплошного распространения вечной мерзлоты, авторы объясняют наличие таликов обширным снеговым покровом в этих местах. Также авторы отмечают, что многолетняя мерзлота распространена вдоль южной границы не сплошным массивом, а прерывисто, образуя отдельные острова мерзлоты, вкрапленные в талые грунты, и наоборот, острова таликов, вкрапленные в область вечной мерзлоты [3]. Примером южной границы распространения многолетней мерзлоты для авторов служит карта «Распространение вечной мерзлоты» М. И. Сумгина (1937). Также авторы приводят мощность многолетней мерзлоты в районе Бушулея (Забайкалье) 66–67 м, в Рухлове (Дальневосточный край) 50–60 м, по их рассуждениям, мощность многолетней мерзлоты по южной границе возрастает с запада на восток, но чем восточнее мощность многолетней мерзлоты вновь становится меньше. Авторы приводят в пример карту «Распространение вечной мерзлоты» С. Г. Пархоменко, где автор не разделяет сезонную мерзлоту от перелетков от вечной мерзлоты, а использует лишь один термин «мерзлота», без эпитета «вечная», но разделяет ее на ряд видов [3].

В начале 1940-х гг. В. П. Солоненко под руководством А. В. Львова и С. В. Обручева изучал особенности формирования многолетнемерзлых толщ для нужд Забайкальского фронта. Результаты своих исследований в 1943 г. он отразил в кандидатской диссертации. «Военная геология в условиях вечной мерзлоты», которая стала впоследствии основой для одноименного учебного пособия для военных образовательных учреждений.

В 1946 г. В. Ф. Тумель составил первую более детальную карту геокриологического районирования. На карте определены границы зон многолетней мерзлоты и они согласуются с орографическими особенностями территории, также отражена высотная поясность в развитии многолетнемерзлых пород [10].

В 1950-х гг. начались геологические изыскания нефти и газа в байкальских впадинах (Востсибнефтегеология), что еще больше привлекло интерес к исследованию природы региона, а именно криолитозоны. Бурение скважин в районе Тунки показало наличие мерзлоты на приблизительно километровой глубине. При

бурении скважин многолетнемерзлые породы детально не изучались и не фиксировалась глубина залегания, отмечалось только их наличие. Позже В. П. Солоненко замерил температуры в этих буровых скважинах, тем самым определил нижнюю границу мерзлоты в Тунке. По данным его исследования, глубины залегания многолетнемерзлых пород варьируются от 400 до 900 м. В Тункинской котловине мерзлота залегает не единой толщей, а состоит из двух слоев. Верхний слой мерзлоты чередуется таликами и залегает до глубины приблизительно 30–40 м. Мерзлота верхнего слоя находится преимущественно под болотами, поймой рек и низкими речными террасами. Верхний слой мерзлоты сокращается, что приводит к заболачиванию территорий, провалам, просадкам грунта, которые влекут за собой образование термокарстовых озер. Слой нижней мерзлоты является сплошным, от верхнего он отделен тальми горными породами, мощность которых возрастает от 40 до 500 м, но встречаются участки, где два слоя мерзлоты находятся в слитном состоянии. Мерзлота в Тункинской впадине занимает центральную территорию, по окраинам она отсутствует по причине подземных горячих источников. Глубокое залегание многолетней мерзлоты В. П. Солоненко объяснил тем, что нижний слой мерзлоты находился в погребенном состоянии. Такой погребенный тип мерзлоты Солоненко назвал «вечной мерзлотой байкальского типа». Позднее А. П. Булмасов на этих же участках исследования определил глубину залегания 1 000 м. На основе исследуемых данных В. П. Солоненко составил обзорную инженерно-геологическую карту Прибайкалья и Забайкалья (1960) в масштабе 1: 2 500 000 [10].

В 1956 г. было создано Северо-Восточное отделение Института мерзлотоведения Академии наук СССР, его возглавил Павел Иванович Мельников — основоположник общего и инженерного мерзлотоведения в России. В 1960 г. на месте отделения образуется первый в стране и мире Институт мерзлотоведения Сибирского отделения Академии наук СССР им. В. А. Обручева. Единственный исследовательский центр, сотрудники которого проводили научные исследования по региональной, исторической и инженерной геокриологии, по тепло- и массообмену в мерзлых толщах земной коры, по изучению природы прочности и геологических свойств мерзлых горных пород, по разработке геофизических и геохимических методов исследования многолетнемерзлых горных пород. Институт позволил пополнить ряды именитых ученых-мерзлотоведов. Большой вклад в изучение криолитозоны внесли участники многочисленных экспедиций института по всей территории Якутии, на маршруте строительства БАМа, в Прибайкалье и Забайкалье, на севере Западной Сибири.

В 1983 г. П. И. Мельников был награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», в 1985 г. стал членом АН СССР по проблемам БАМа.

В 1979 г. была выпущена в печать подробная геокриологическая карта «Байкало-Амурская железнодорожная магистраль» в масштабе 1:2 500 000 по материалам многолетних исследований Института мерзлотоведения АН СССР. Карта содержит подробный геокриологический материал о зональном распространении многолетнемерзлых пород, сезонном промерзании горных пород, схемы примеров залегания подземных льдов в различных районах зоны БАМ.

Благодаря такой слаженной и интенсивной работе при строительстве БАМа удалось передать и приумножить многолетний опыт накопленных знаний в изу-

чении криолитозоны Восточной Сибири и Дальнего Востока. Была проделана масштабная работа в освоении ландшафтов Восточной Сибири и Дальнего Востока, результаты которой используются современниками.

Литература

1. Алексеев В. Р. В краю вечного холода: записки географа-мерзлововеда. Новосибирск: Гео, 2010. 394 с.
2. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль: геокриологическая карта / В. Гоги-чаишвили и др. 1:2 500 000, 25 км в 1 см. Москва: ГУГК, 1979. 1 к. (2 л.)
3. Богданов Н. С. Вечная мерзлота и сооружения на ней. Санкт-Петербург: Тип. т-ва «Общественная польза», 1912. 220 с.
4. Быков Н. И. Вечная мерзлота и строительство на ней. Москва: Трансжелдориздат, 1940. 372 с.
5. Геокриологические условия Забайкалья и Прибайкалья / И. А. Некрасов и др. Москва: Наука, 1967. 222 с.
6. Гончаров Ю. М. Эффективные конструкции фундаментов на вечномёрзлых грунтах. Новосибирск: Наука, 1988. 190 с.
7. Горбунов А. П. Льды под землей. Алма-Ата: Наука, 1982. 140 с.
8. Методы региональных инженерно-геокриологических исследований для равнинных территорий / ответственные редакторы Е. С. Мельников, Г. И. Дубиков. Москва: Недра, 1986. 206 с.
9. Предбайкалье и Забайкалье / ответственный редактор В. С. Преображенский. Москва: Наука, 1965. 492 с.
10. Соловьева Л. Н. Морфология криолитозоны Саяно-Байкальской области (на примере Бурятской АССР). Новосибирск: Наука, 1976. 126 с.
11. Сумгин М. И. Вечная мерзлота и почвы в пределах СССР. Ленинград: Изд-во Академии наук СССР, 1937. 380 с.
12. Суходровский В. Л. Экзогенное рельефообразование в криолитозоне. Москва: Наука, 1979. 280 с.

УДК 930 (571.1/.5)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НА СТРАНИЦАХ СИБИРСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПЕЧАТИ (1880–1910-е гг.)

© Прохоров Андрей Константинович

аспирант,

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН

Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6

andrey9818@gmail.com

В статье исследуется позиция сибирской периодической печати по вопросу строительства Транссибирской магистрали. На материалах изданий «Восточное обозрение» и «Сибирская газета» автор пришел к выводу, что периодическая печать Сибири выступала против сооружения магистрали, опасаясь превращения Сибири в сырьевой придаток европейской части империи. Непримируемую позицию заняла редакция «Восточного обозрения», по мнению которой строительство дороги не отвечало потребностям Сибири, а выгоды получали лишь промышленные

круги различных городов, старавшихся «оттянуть» дорогу на себя в период ее проектирования. Издание считало, что с проведением железной дороги Сибирь превратится в кладовую империи для нужд промышленности европейской части страны и в регион хлынет поток криминальных элементов с целью легкой наживы. Когда же строительство Сибирской дороги стало неотвратимым, «Восточное обозрение» смирилось с таким положением дел и дальнейшие выпуски газет освещали в основном ход строительства дороги. «Сибирская газета» акцентировала внимание на условия жизни в Сибири: малочисленность населения, слабое развитие промышленности и торговли. Издание не отказывалось от строительства дороги, но перспективность ее видела в отдаленном будущем, когда будут решены указанные проблемы, а потому проект считало преждевременным. При наличествующих сибирских условиях магистраль стала бы, по мнению газеты, убыточным предприятием, содержание которого не потянула бы экономика страны. Несмотря на разность акцентов, оба издания видели выход в развитии альтернативных путей сообщения — водных и сухопутных дорог.

Ключевые слова: «Восточное обозрение»; «Сибирская газета»; Транссибирская магистраль; модернизация Сибири; механизация Сибири; региональная печать; сибирская периодика; областничество; промышленная революция; экономическая модернизация.

RAILWAY CONSTRUCTION ON THE PAGES OF THE SIBERIAN REGIONAL PRESS (1880–1910s)

© Andrey K. Prokhorov
postgraduate
Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences
Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova str., 6
andrey9818@gmail.com

The article examines the position of the Siberian periodical press on the issue of construction of the Trans-Siberian Railway. Based on materials from the publications “Eastern Review” and “Sibirskaya Gazeta”, the author came to the conclusion that the periodical press of Siberia opposed the construction of the highway, fearing the transformation of Siberia into a raw material appendage of the European part of the empire. The editorial board of Eastern Review took an irreconcilable position, according to which the construction of the road did not meet the needs of Siberia, and the benefits were received only by the industrial circles of various cities, who tried to “pull” the road to themselves during the period of its design. The publication believed that with the construction of the railway, Siberia would turn into a storehouse of the empire for the needs of the industry of the European part of the country, and a stream of criminal elements would pour into the region in order to make easy money. When the construction of the Siberian road became inevitable, Eastern Review came to terms with this state of affairs and further issues of newspapers covered mainly the progress of the construction of the road. The Sibirskaya Gazeta focused attention on living conditions in Siberia: small population, poor development of industry and trade. The publication did not abandon the construction of the road, but saw its prospects in the distant future, when the specified problems would be solved, and therefore considered the project premature. Under the current Siberian conditions, the highway would, according to the newspaper, become an

unprofitable enterprise, the maintenance of which would not be supported by the country's economy. Despite the difference in emphasis, both publications saw a solution in the development of alternative means of communication — water and land roads.

Keywords: “Eastern Review”; “Sibirskaya Gazeta”; Trans-Siberian Railway; modernization of Siberia; mechanization of Siberia; regional press; Siberian periodicals; regionalism; industrial Revolution; economic modernization.

В современных исторических исследованиях указывается, что если «в России в целом промышленная революция победила к 90-м гг. XIX в., то в Сибири она делала лишь первые шаги» [17, с. 23]. Исследователи индустриализации Сибири признают, что особенностью ее экономической модернизации во второй половине XIX в. являлась та, что «темпы и масштабы экономических преобразований в Сибири все более зависели от прочности связи ее с другими промышленными районами страны». Вследствие громадной протяженности Сибири транспорт в ее освоении играл исключительную роль. «От быстроты доставки и пропускной способности транспорта зависели темпы аграрной и промышленной колонизации, технического перевооружения промышленности, скорость и формы товарообмена, условия и объем капиталовложений» [8, с. 251]. Отсутствие же рельсового пути тормозило экономическое развитие региона и обуславливало его относительную замкнутость, в то время как богатства региона давно привлекали внимание промышленных и правительственных кругов [3, с. 143].

При изучении экономической модернизации Сибири большинство исследователей определяют, что с началом строительства в 80–90-х гг. XIX в. железных дорог в Сибири начинается новый этап индустриального развития региона. Венцом железнодорожного строительства явилось сооружение Транссибирской магистрали, которая, «связав основные центры Сибири с европейским и мировым рынком, стала той нитью, ухватившись за которую сибирская экономика стала быстро подтягиваться к общероссийскому уровню» [5, с. 110]. Масштабный по своей географии и привлекаемым капиталам транспортный проект стал самым крупным сооружением дореволюционной Сибири.

Различные проекты проведения Сибирской железной дороги, естественно, вызвали бурное обсуждение общественными, правительственными и промышленными кругами. В стороне не оставалась и сибирская печать, редакторское видение которой закономерно отражало существующие в обществе точки зрения.

Сибирская периодическая печать единодушно выступила против ее строительства. Так, газета «Сибирь», утверждала, что «строительство железных дорог в обществе, где средства производства не принадлежат непосредственным производителям, является неисправимым злом и служит лишь задаче усиленного вывоза хлеба из России и обескровливанию сибирского крестьянина» [4, с. 298].

Большой общественный вес имела газета «Восточное обозрение» — рупор идей областничества, которая в своих выпусках часто обращалась к вопросу железнодорожного строительства. Еще на первоначальной стадии расчета экономической эффективности строительства, где в качестве вариантов траектории будущей магистрали выступали линии Нижний Новгород — Казань, Нижний Новгород — Екатеринбург — Казань, Нижний Новгород — Нижний Тагил — Тюмень — Казань, газета обратила внимание читателей на тот факт, что, хотя все эти про-

екты заявляются «сибирскими», но таковыми не являются: «прежде всего позволим заметить... это дорога не сибирская, а нижегородско-казанская... или иная дорога, в направлении которой заинтересованы различные губернии Европейской России более, чем Сибирь, точно так же, как компания, концессионеры, прожекторы и кандидаты — строители этого направления» [1, с. 9]. Газета также указывала, что «сибиряки, высказываясь за южное или северное направление, далеко не действовали самостоятельно по собственной инициативе, но всегда были эксплуатируемы южанами или северянами в свою пользу... сибирской железной дорогой может называться... дорога, идущая только через Сибирь... сибирская железная дорога должна рассматриваться преимущественно в интересах края...» [Там же].

Уже в период, когда вопрос сооружения Сибирской железной дороги встал на путь практических изысканий выгодного направления и расчета стоимости строительства, редакция обеспокоилась целесообразностью проекта. Отстаивая собственные потребности края, газета выясняла, не ущемляет ли Сибирская железная дорога интересы Сибири. По мнению органа, все проекты железнодорожного строительства — это «...проекты дельцов, на самом деле только прикрывавшихся народно-экономическими и государственными интересами, впутавших здесь концессионные интересы, вопросы частных промышленных групп, погоню за наживой и т. п.» [1, 1884, № 45 (8 нояб.), с. 1]. Поэтому в прениях о направлении железной дороги городам, где управляют промышленные группировки, естественно, выгодно, чтобы «дорога пошла именно до них, хоть после она может остановиться посреди степи» [там же, с. 2–3]. В следующих номерах газета отмечает, «что при этих прениях и дебатах мы не видим и не слышим самостоятельного голоса сибиряков, или представителей окраины, для которой ведется дорога» [1, 1884, № 37 (13 сент.), с. 12]. Так, в номере от 3 мая 1884 г., в которой обсуждался вопрос о пропускной способности будущей железной дороги, газета сообщала, что «сибиряки, примыкая к различным направлениям, весьма мало позаботились о самостоятельной разработке вопроса и о собрании точных данных... интересы Сибири, как видно, доселе играли здесь роль второстепенную и подчиненную другим уже сложившимся направлениям железной дороги» [1, 1884, № 18 (3 мая), с. 3]. Безучастие жителей Сибири в проектировании Сибирской железной дороги редакция понимала как один из основных факторов нецелесообразности строительства магистрали для региона. Сибиряки, по мнению газеты, стали ведомыми различных железнодорожных партий и потому магистраль не отвечала интересам Сибири.

Другим аргументом, почему Сибирская железная дорога оказалась неприемлемой для редакции «Восточного обозрения», являлась цель ее сооружения. По мнению газеты, единственная задача строительства магистрали — выкачивание ресурсов из Сибири для нужд промышленности европейской части империи, превращение региона в сырьевой придаток: «Цель железнодорожных путей на окраине не экономическая, а совершенно другая; для эксплуатации их в экономическом положении. Стране предстоит еще поднять свое хозяйство» [6, 1890, № 30 (29 июля), с. 2]. При неразвитости сибирской промышленности газета явно опасалась за ее судьбу, так как она не выдержала бы конкуренции с промышленностью западных регионов России.

Газета также сообщала, что «с проведением железной дороги старая, знакомая нам Сибирь исчезнет навсегда и это произойдет весьма быстро. Образуется новая

Сибирь и она сплотит те теперь разрозненные и ослабленные элементы, из которых слагается сибирское общество. Поселенцы и ссыльные, люди легкой наживы, темные плуты и афернеты — весь этот люд найдет себе новое дело, лишь только пройдут первые поезда. Они вместе с массой других им подобных, которые появятся со всех концов империи, захватят в свои руки и всю торговлю, и всякую промышленность. Железная дорога породит период спекуляций, самых мошеннических, какие когда-либо имели место среди общества» [7, с. 2].

Таким образом, «Восточное обозрение» воспринимало строительство Сибирской железной дороги как не отвечающий интересам Сибири транспортный проект. Для редакции возведение Транссиба означало создание нового инструмента эксплуатации Сибири, окончательное превращение региона в сырьевой придаток европейской части империи. Поэтому сооружение дороги издание характеризовало как сугубо отрицательное явление. Такая позиция газеты стала причиной ее повышенного внимания к проектам развития водных путей сообщений [7, с. 392]. Когда же планы проведения Транссиба обрели конкретные очертания, газета примирилась с неотвратимостью ее строительства, и последующие статьи издания имели характер освещения хода строительства и возникающих на стройке проблем.

Несколько другое видение имела «Сибирская газета», выходившая в Томске еженедельно (с 1887 г. два раза в неделю). Издание, просуществовавшее с 1881 по июль 1888 гг., на своих полосах основное внимание акцентировало на проблемах и проектах сухопутных и водных путей сообщения. Однако обойти стороной проекты сооружения Транссибирской магистрали оно также не могло. Само издание было первым частным изданием Западной Сибири, особенностью которого было сосуществование в пределах одной газеты областного и народнического направлений.

В 32-м выпуске 1884 г. редакция, ссылаясь на статью 20-го номера «Восточного обозрения», соглашалась, что «сибирская железная дорога для Сибири пока преждевременна... она желательна и полезна в чьих-либо частных интересах, но для края едва ли нужна в данную минуту. До тех пор пока не разовьется в крае своя промышленность, пока не установятся и не улучшатся внутренне-сибирские пути сообщения, соединение России с Сибирью железной дорогой, по меньшей мере, бесполезно, а для казны совершенно невыгодно» [2, с. 796]. Считая, что сооружение дороги представляет ценность лишь для частных промышленно-торговых кругов, издание придерживалось мнения, что для региона и империи в целом строительство Транссиба невыгодно. При неразвитости сибирской промышленности для нее будет губительна конкуренция с промышленностью европейской части империи, которая, несомненно, образуется с появлением железнодорожного пути через всю Сибирь.

Более детальную оценку проектам Транссиба газета опубликовала в 14-м номере 1887 г. Отвечая на упреки в том, что редакция является противницей прогресса, издание сообщало: «мы ничего не имеем против железной дороги, а только против скороспелой постройки ее. Фразеры ославили Сибирь необыкновенно богатой страной, а она, в сущности, страна очень бедная. Есть в ней и золото, и железо в недрах земли, есть плодородная почва, дорогая пушнина и девственные леса, но богатства, даже благосостояния населения, нет. Главная тому причина — недо-

статок населения. Для таких стран проведение громадных железных путей преждевременно уже потому, что на средства страны дорога не может поддерживаться... железная дорога от моря до моря без внутренних путей сообщения, в малозаселенной стране, стране с зачаточной производительностью — даром брошенные деньги» [2, 1887, № 14 (5 апр.), с. 542]. По мнению газеты, проведение Сибирской железной дороги является торопливым предприятием, в строительстве которого нет объективных предпосылок. Возведение такой транспортной артерии станет кабалой для казны и не окупит себя. Перспективность проекта издание видело в отдаленном будущем, когда будут решены существующие проблемы малочисленности населения, состояния существующих путей сообщения и развитости местной промышленности. Для наличествующих же условий развития промышленности и торговли, по мнению газеты, целесообразно было бы развитие других путей сообщения — водных и сухопутных, на которых и делало основной акцент издание. В своих доводах редакция ссылается на данные, опубликованные в восьмом номере 1887 г., где сообщает: «мы уже имеем 7,367 верст ж. д., приносящих доходу менее 2 %, и из них 5,896 верст с доходностью менее 1 %» [2, 1887, № 8 (22 февр.), с. 277]. Для Сибири же с малочисленностью ее населения строительство Транссибирской магистрали стало бы невероятно провальным в финансовом отношении предприятием. В 1888 г. «Сибирская газета» была закрыта Министерством внутренних дел, а потому ее дальнейшие взгляды на сооружение магистрали изучить не представляется возможным.

Таким образом, сибирская региональная печать выступила против проведения Транссибирской магистрали. «Восточное обозрение», видевшее в возведении дороги очередной инструмент усиления эксплуатации Сибири в интересах государственных и российских промышленных кругов, считало, что строительство Транссиба является сугубо отрицательным явлением для Сибири. С окончанием теоретического поиска оптимального направления магистрали к практическим изысканиям на местности «Восточное обозрение» смирилось с неизбежностью, а потому ее дальнейшие выпуски касательно Транссиба ограничивались освещением хода строительства.

«Сибирская газета» акцентировала внимание на целесообразности проекта: редакция все же понимала перспективность строительства Транссиба, но в отдаленном будущем, когда будут решены насущные вопросы Сибири, а потому воспринимала любые проекты его сооружения как преждевременные и не отвечающие реальным потребностям сибирской промышленности, торговли и общественности. По мнению редакции, малочисленность населения, состояние сибирской промышленности сделают из громадного транспортного проекта убыточное предприятие. В 1888 г. газета была закрыта, поэтому дальнейшее развитие ее взглядов изучить не представляется возможным.

Оба издания отмечали, что проекты строительства железной дороги отвечает лишь потребностям определенных промышленных кругов, но не самой Сибири. Поэтому газеты имели схожие взгляды на альтернативное развитие транспортной системы Сибири. Не принимая строительство Транссибирской магистрали, редакции акцентировали внимание на необходимости развития водных и сухопутных путей сообщения. Особое место на полосах изданий заняло строительство Обь-Енисейского водного канала и решения вопроса судоходности Ангары [6].

Литература

1. Восточное обозрение. 1882. № 5 (29 апр.)
2. Сибирская газета. 1884. № 32 (5 авг.)
3. Иванов А. А., Кальмина Л. В., Курас Л. В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.) / отв. ред. Б. В. Базаров. Иркутск: Оттиск, 2012. 300 с.
4. Кальмина Л. В. «Сибирская железная дорога строится не для Сибири». «Восточное обозрение» против прогресса // Иркутский историко-экономический ежегодник: сборник статей. Иркутск: Изд-во Байкал. гос. ун-та, 2022. С. 297–306.
5. Очерки истории освоения и изучения Северной Азии / В. Г. Дацышен, В. П. Зиновьев, Ю. А. Лысенко [и др.]. Томск: Издание Томского университета, 2019. 340 с.
6. Прохоров А. К. «Конкурент» железной дороги: проект Обь-Енисейского канала на страницах «Восточного обозрения» // Иркутский историко-экономический ежегодник: сборник статей. Иркутск: Изд-во Байкальского государственного университета, 2023. С. 391–396.
7. Сибирь в составе России. Сборник историко-статистических материалов / под редакцией Б. К. Андрющенко. Томск: Издание Томского университета, 1999. 144 с.
8. Сибирь в составе Российской империи / И. Л. Дамешек, Л. М. Дамешек, В. П. Зиновьев [и др.]. Москва: Новое литературное издание, 2007. 368 с.

УДК 94(571.54)

**РОЛЬ ТРАНССИБА В ИНТЕГРАЦИИ БУРЯТ
В СОСТАВ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ**© **Шагдурова Ирина Никитична**

кандидат исторических наук, доцент,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

irina_shagdurova@mail.ru

В данной статье рассматривается влияние Транссиба на интеграцию бурят в хозяйственно-экономическую, административно-политическую, культурную жизнь России в конце XIX — начале XX в. В статье отмечается роль Александра III и С. Ю. Витте в строительстве Транссиба. Также выделяется роль Петра Бадмаева в продвижении России на Восток, что явилось одной из важных причин строительства Транссиба. Автор приходит к выводу о важной роли Транссиба в интеграции бурят в состав Российского государства.

Ключевые слова: интеграция; железная дорога; аграрный вопрос; переселенцы; буряты; рыночные отношения; Транссиб; КВЖД; строительство; инженер.

**THE ROLE OF THE TRANSSIB IN THE INTEGRATION
OF THE BURYATS INTO THE RUSSIAN EMPIRE**© **Shagdurova Irina Nikitichna**

candidate of history, associate professor

Banzarov Buryat State University

Russia, 670000 Ulan-Ude, Smolin St., 24a

irina_shagdurova@mail.ru

This article examines the influence of the Trans-Siberian Railway on the integration of the Buryats into the economic, administrative, political, and cultural life of Russia at the end of the 19th — beginning of the 20th centuries. The article notes the role of Alexander III and Sergei Yu. Witte in the construction of the Trans-Siberian Railway. The role of Peter Badmaev in promoting Russia to the East is also highlighted, which was one of the important reasons for the construction of the Trans-Siberian Railway. In the end, the author comes to the conclusion about the important role of the Trans-Siberian Railway in the integration of the Buryats into the Russian state.

Keywords: integration; railway; agrarian issue; settlers; Buryats; market relations; Trans-Siberian Railway; CER; construction; engineer.

В современной исторической науке понятие «интеграция» начали использовать с 20-х гг. XX в. Сегодня есть множество определений данного понятия в общественных науках, таких как философия, культурология, социология, педагогика. Историческая наука трактует этот термин как процесс объединения разных народов, государств и культур для общего сосуществования и формирования взаимовыгодного сотрудничества. В условиях современной глобализации данный термин становится особенно востребованным. Также проблема интеграции нерусских народов в состав Российского государства получила новый импульс для исследования в связи с внешней угрозой единству страны.

Проблема интеграции бурят — коренного народа Восточной Сибири — в состав Российской империи изучалась советскими и российскими историками в разных аспектах. Были изучены и административно-политическая, экономическая, социальная, культурная стороны, но в современных условиях нарастающей глобализации и тех вызовов, которые она несет, необходимы новые подходы к данной проблеме. Назрела необходимость изучения некоторых ранее нерассмотренных проблем интеграции бурят и других нерусских народов в состав Российской империи. За рамками предыдущих исследований остались многие вопросы, которые способствовали вхождению нерусских народов, в том числе и бурят, в состав Российской империи.

Все истоки современных межнациональных отношений берут начало от процесса интеграции нерусских народов в состав Российской империи. И потому сегодня проблема интеграции нерусских народов в состав Российской империи становится особенно актуальной.

Результатом интеграции, как известно, является создание целостной системы, в которой и происходит взаимодействие интегрируемых сторон. Создание такой системы в целом складывалось из многих политических и экономических факторов.

Буржуазные реформы середины XIX в. по-настоящему вызвали развитие капитализма в России. Промышленный подъем России 80–90-х гг. XIX в. привел к необходимости освоения природных богатств Сибири. К этому следует добавить также и внешнеполитический фактор — устремление России дальше на Восток, борьба с западноевропейскими странами за влияние в этом регионе. Об этом тогда рассуждали многие деятели того времени. Освоение Сибири невозможно было без строительства железной дороги. Еще в период правления Николая I генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев-Амурский просил об этом царя.

В 1857 г. обращался он и к Александру II и настоятельно просил начать строительство, на что получил категорический отказ. Царя и правительство пугали гигантские расходы на строительство. И только Александр III взял на себя смелость и историческую ответственность, подписав высочайший указ о строительстве Транссибирской железной дороги в марте 1891 г. До издания указа была проведена колоссальная работа по изысканию трассы дороги тремя экспедициями под руководством инженеров Николая Меженинова, Ореста Вяземского, Александра Урсати, а также все финансовые расчеты. Транссиб должен был состоять из трех частей — Среднесибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог [6, с. 2].

Дорога начала строиться сразу с двух сторон: от Челябинска с Запада и от Владивостока с Востока. Началом строительства Транссиба официально принято считать 31 мая (19 мая по старому стилю) 1891 г. В этот день наследник престола цесаревич и будущий император Николай II заложил первый камень недалеко от Владивостока. На самом же деле строительство началось еще раньше, в начале марта 1891 г. на западе на участке Миасс — Челябинск [6, с. 2].

Транссиб, как известно, — это самая длинная железная дорога не только в России, но и в мире. Ее протяженность составляет 9 288,2 км. Транссиб входит в книгу рекордов Гиннеса. Дорога строилась с 1891 по 1916 г. Она соединила европейскую часть России с Сибирью и Дальним Востоком. И без нее Россия вряд ли сумела бы удержать Дальний Восток, поскольку в это время на него претендовали западно-европейские страны.

Решающую роль в строительстве Транссиба сыграл Александр III. Именно благодаря тому, что он хорошо понимал значение Транссиба, что от него зависит развитие будущего России, проект смог состояться. И в этом плане потомки не должны забывать его историческую роль. Также необходимо отметить и роль С. Ю. Витте, бывшего тогда председателем правительства, который являлся главным инициатором строительства Транссиба и в целом индустриализации страны.

При строительстве Транссиба была проложена Китайская восточная железная дорога (КВЖД), которая прокладывалась параллельно Транссибу и называлась Маньчжурская ветка железной дороги. Идея ее строительства принадлежит С. Ю. Витте. Это значительно сокращало путь не только к Владивостоку, но и к Порт-Артуру и Даляню (Дальнему), которые Россия взяла в аренду у Китая в 1898 г. Идея эта исходила не только из экономических, но и внешнеполитических причин, связанных со стремлением России укрепиться на Дальнем Востоке.

Нужно вспомнить Петра Александровича Бадмаева, агинского бурята, доктора тибетской медицины, дипломата, работавшего с 1875 по 1894 г. в Азиатском департаменте Министерства иностранных дел России. Он являлся действительным статским советником, чин, который в военной иерархии приравнивается чину генерала. Был вхож к царю Николаю II, поскольку занимался лечением царевича Алексея. Бадмаев вращался в высших кругах российского общества, оказывал влияние на общественно-политическую жизнь государства [7, с. 140]. Именно он настойчиво внушал Витте идею укрепления на восточных рубежах страны, усиления влияния России в Китае и на Дальнем Востоке. И именно с его подачи Витте так твердо отстаивал идею строительства Транссиба.

При этом Бадмаев критиковал Витте за то, что он мало уделяет внимания развитию сельского хозяйства, а увлечен лишь одной идеей развития промышленности. В 1902 г. он дает свой комментарий на доклад Витте, который был тогда министром финансов, об экономическом состоянии страны. Он публикует специальную брошюру под названием «Десятый доклад Министра финансов С. Ю. Витте и взгляды теоретиков и практиков по вопросам сельскохозяйственной жизни в России», где пишет: «Из этого видно, что статс-секретарь С. Ю. Витте считает сооружение сети железных дорог для стратегических и экономических целей первою необходимостью. Никто не будет оспаривать важности этого положения лишь при условии процветания народного хозяйства. Какова же будет участь этих железных дорог, если они будут обречены только перевозить или население из голодных местностей в урожайные, или хлеб из урожайных в голодные, или продукты перепроизводства промышленности из одной местности в другую» [1, с. 10–11]. Далее Бадмаев обращает внимание Витте на необходимость решения, прежде всего аграрного вопроса в России, вложения капитала в развитие сельского хозяйства страны. Из этого мы видим, как всецело Петр Бадмаев вовлечен в общественно-политическую жизнь страны. Один только факт того, что во время Первой мировой войны он убедил правительство о мобилизации бурят на тыловые работы, ярко свидетельствует о том, что он оказывал огромное влияние на процесс интеграции бурят в состав Российского государства. Он был настоящим патриотом России, верно и преданно служил ей. Он занимался также подготовкой агентов, которые вели разведывательную деятельность в Монголии, Тибете и Китае в пользу России.

Решение аграрного вопроса в то время являлось наиболее болезненной проблемой и это еще более укрепило правительство в необходимости строительства Транссиба. Массовое переселение крестьян из центра России в Сибирь вызывало необходимость наличия железной дороги. Такое решение аграрного вопроса потребовало пересмотра административной и земельной политики в Сибири. В связи с этим был принят ряд важных законов в данном направлении. 23 мая 1896 г. «Главные основания поземельного устройства крестьян и инородцев, водворившихся в губерниях Тобольской, Томской, Енисейской и Иркутской на казенных землях». Следом был принят закон от 2 июня 1898 г. «Временное положение о крестьянских начальниках», поскольку введение земельной реформы потребовало введения административной реформы. 23 апреля 1901 г. действие закона от 2 июня 1898 г. «Временное положение о крестьянских начальниках» было распространено на Забайкальскую область, 27 мая 1902 г. — на Амурскую и Приморскую области, а 5 июня 1900 г. вводится закон «Главные основания поземельного устройства крестьян и инородцев Забайкальской области». По этому закону крестьяне и инородцы должны были наделяться землей по основной норме в 15 десятин на душу мужского пола и лесной надел в 3 десятины, как и в центре страны. После этого в Забайкальской, Амурской и Приморской областях были введены крестьянские начальники, уездные съезды крестьянских начальников и областные по крестьянским делам присутствия. Именно на плечи крестьянских, а в Забайкальской области они назывались еще и инородческими начальниками, легла обязанность проведения земельной реформы, против которой резко выступило местное население.

Эти реформы 23 апреля 1901 г. были дополнены законом «Временное положение об устройстве сибирского общинного управления и суда кочевых инородцев Забайкалья», по которому для бурят вводилось волостное управление, одинаковое с русским населением. Это вызвало бурные протесты у бурят, которые хотели сохранить старые органы управления — степные думы. Как видим, строительство Транссиба повлекло за собой коренное переустройство жизни и быта бурят. Все эти законы были направлены на ускорение процесса их интеграции в состав Российской империи.

С началом строительства Транссиба резко возросло количество населения Сибири. Сюда хлынул огромный поток крестьян-переселенцев из центра страны, к ним прибавлялись квалифицированные рабочие, которых также привозили из центра. Резкое возрастание количества населения вызвало увеличение потребности в продуктах сельского хозяйства. Хозяйство бурят теперь начинает приспосабливаться к новым условиям и становится все более товарным. Они теперь активно вступают в рыночные отношения. Это было и в Предбайкалье, и в Забайкалье, например, в Идинском ведомстве известный тайша И. Пирожков в 1883 г. имел 164 десятины земли, а в конце XIX в. в связи с возросшим спросом увеличил до 300 десятин. По переписи 1897 г., на 100 душ населения Иркутской губернии приходилось 464 головы всех видов скота, в Забайкальской области — 1005 голов, у русских крестьян в два раза меньше, чем у иркутских бурят [4, с. 219]. Забайкальские буряты, отставая в земледелии, превосходили в скотоводстве.

Роль Транссиба в интеграции бурят прослеживается и в том, что они также принимали непосредственное участие в строительстве дороги. Общее количество бурят, занятых на строительстве, составляло около 3 000 [5, с. 369]. Участие бурят в строительстве железной дороги в основном заключалось в найме по заготовке, распиловке древесины, поставке подвод, продуктов питания и т. д. А на строительстве Маньчжурской ветки, как указано в газете «Забайкальская магистраль», «...буряты привлекались к заготовке и вывозке леса, распиловке его ручными пилами на шпалы и доски, доставке грунта для насыпи дороги, рельсов, крепежного материала и шпал к месту укладки в путь, и к другим работам. Бурятские столяры и плотники изготавливали деревянные изделия к служебным и жилым зданиям станций. Много бурят работало на сооружении зданий на станциях Бурятская, Могойтуй, Ага и другие. Скотоводы продавали строителям мясо, масло и другие продукты животного происхождения. Также предметом торговли были лошади — основное транспортное средство на стройке» [3].

Также, по данным этой газеты, на строительстве Маньчжурской ветки работало 200 агинских бурят под руководством могойтуйского зайсана Аюши Арсаланова. Их работу высоко оценивали инженеры, руководившие стройкой. Агинские буряты очень хорошо подготовились к работе: пригнали скот для еды, жили в своих юртах, возили на своих подводах грунт для насыпи и лес. За проведенную работу Арсаланов был удостоен правительственной награды — медали.

Во время строительства Кайдаловской ветки Забайкальской железной дороги помощник начальника стройки инженер Григорий Адрианов обратился к тайше агинских бурят Жану Бодйину с просьбой об уступке земель под строительство железной дороги. И просьба эта агинскими бурятами в полной мере была удовлетворена, что способствовало значительному удешевлению строительства. А ламы Агинского дацана провели торжественный молебен перед началом стройки [3].

Эти факты также указывают на влияние Транссиба на процесс интеграции бурят в состав Российской империи. Позже агинские буряты за земли, отошедшие под Забайкальскую железную дорогу, получили вознаграждение в 11 000 рублей.

Та же газета «Забайкальская магистраль» указывает, что в селении Ушарбай Агинского национального округа имеется музей, в котором собраны некоторые материалы, относящиеся к строительству Маньчжурской ветки. И в одном из них отмечено: «Многие наши земляки работали в качестве ремонтных рабочих на железной дороге после строительства Маньчжурской ветки, как например: Жаб Галсанов, Тугмит Гармаев, Дамби Ринчинов, Бато Гончиков, Даши Очиров, Даши Галсанов, Найдан Абидуев, Бадма Намсараев, Линхобо Цыденов, Бадмажаб Цыремпилов, Цыдып Очиров, Барлаг Янжилов и др.» [4].

В связи с тем, что до нас дошло очень мало материалов о людях, причастных к строительству Транссиба, весьма ценными представляются данные, приведенные в газете о сыне упомянутого нами Аюши Арсаланова — Дарме Арсаланове, который с 1901 по 1904 г. работал переводчиком с монгольского языка в управлении КВЖД. Родился он в 1875 г. в местности Амитхаша. В 1889 г. окончил Агинское приходское училище. С 1890 по 1894 г. обучался в Читинском городском трехклассном училище. В 1895–1899 гг. работал в торговом доме Петра Бадмаева, где занимались, как известно, не только торговыми делами, но и разведывательными [3].

Строительство Транссиба сыграло, конечно, огромную положительную роль в интеграции бурят в состав Российской империи, но были и негативные моменты, которые выразились в том, что среди строителей был высок процент маргиналов, преступников, каторжников, труд которых также использовался на стройке.

В годовом отчете Агинской степной думы за 1899 г. указывается, что «с открытием работ по постройке Маньчжурской ветки... в Агинское ведомство произошел наплыв рабочего люда с сомнительной нравственностью и буряты от них терпят убытки и разорение» [2, ф. 129, оп. 1, д. 4038, л. 18].

В отчете уже Агинского волостного правления за 1907 г. отмечается, что «... за последние годы молодежь, соприкасаясь преимущественно вдоль линии железной дороги с пришлым из других губерний праздным населением, ищущим легкой наживы, развращается: пьет водку, играет в карты, не оказывает почтения родителям. К пресечению подобных явлений принимаются со стороны волостного схода меры, а именно: воспрещение беспричинного пьянства всем до 40-летнего возраста, воспрещение азартных игр среди населения. Эти меры поддерживаются инородческими администрацией и судом» [3, ф. 131, оп. 1, д. 139, л. 12].

Таким образом, роль Транссиба в процессе интеграции бурят в состав Российской империи была многозначной. Наряду с положительными моментами были и отрицательные, хотя последние не сыграли какой-либо большой роли в этом процессе. В итоге мы приходим к выводу, что Транссиб значительно ускорил процесс интеграции бурят в состав Российской империи. В результате строительства буряты фактически окончательно влились в административно-политическую, хозяйственно-экономическую системы государства. В связи со строительством Транссиба увеличилось число бурятской интеллигенции, которая теперь получила возможность беспрепятственного выезда и обучения в центральных вузах страны. Благодаря этому у бурят развились общественно-политическая мысль, культура и быт.

Литература

1. Бадмаев П. А. Десятый доклад Министра финансов С. Ю. Витте и взгляды теоретиков и практиков по вопросам сельскохозяйственной жизни в России. Санкт-Петербург: Паровая скоропеч. Г. П. Пожарова, 1902. 38 с.
2. ГАРБ. Ф. 129. Оп. 1. Д. 4038.
3. Ильин А. Вклад степняков // Забайкальская магистраль. 2013. № 35. URL: <https://gudok.ru/zdr/172/?ID=970200> (дата обращения: 20.04.2024).
4. Историко-культурный атлас Бурятии. Москва: Дизайн. Информация. Картография, 2001. 606 с.
5. История Бурят-Монгольской АССР. Т. 1 / под редакцией А. П. Окладникова; Бурят-Монгол. науч.-исслед. ин-т культуры. Улан-Удэ: Бурят-Монгол. кн. изд-во, 1954. 574 с.
6. Сидорчик А. Дорога величиной в Россию. Как создавался легендарный Транссиб // Аргументы и факты. 2018. 14 июля. С. 2.
7. Шагдурова И. Н. Буряты на государственной службе Российской империи // Ученые записки Забайкальского государственного университета. Серия. Филология, история, востоковедение. 2011. № 2(37). С. 133–141.

УДК 94(571.54)+(517.3)

УЛАН-БАТОРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА КАК СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА: ИСТОРИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА***© Кальмина Лилия Владимировна**

доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
kalminal@gmail.com

© Плеханова Анна Максимовна

доктор исторических наук, заместитель директора по научной работе,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
plehanova.am@mail.ru

© Ширапов Алдар Амаголович

кандидат исторических наук, младший научный сотрудник,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
amgaren@mail.ru

Статья раскрывает процесс принятия решения о строительстве Кяхтинской железнодорожной ветки с дальнейшим ее продолжением до Урги (будущей Улан-Баторской железной дороги). Авторы доказывают, что с выходом во внутриазиатское пространство Россия не только завоевывала монгольский рынок, но и по-

* Работа выполнена в рамках государственного задания, проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.)», № 121031000243-5.

лучала серьезные стратегические преимущества — опережала своих экономических и политических конкурентов, которые планировали интенсивным железнодорожным строительством не допустить включения Монголии в сферу российского влияния. Из всех вариантов соединения будущей ветки с Транссибирской магистралью был выбран проект Кяхта — Верхнеудинск как наиболее отвечающий стратегическим целям строительства. В случае переброски на юг войск они имели бы в тылу густонаселенный район и огромные продовольственные запасы. Авторы доказывают, что, хотя до 1917 г. построить ветку не удалось, идея осталась актуальной. Полностью она была реализована в советское время на иной идеологической основе, но с прежними целями: военно-стратегической и экономической. Строительство в 1937–1940 гг. ширококолейной магистрали Улан-Удэ — Наушки (Кяхта), в 1947–1950 гг. — Наушки — Улан-Батор обеспечило пророссийский характер монгольского экономического пространства в советское время. Установление стабильного круглогодичного транспортного сообщения дало возможность укрепить экономические и политические связи Советского Союза и Монголии. Способствуя расширению торговых отношений и ускорению экономической модернизации СССР и МНР, магистраль одновременно сыграла важную роль в повышении обороноспособности двух стран, став таким образом масштабным трансграничным экономическим, геополитическим и военно-стратегическим проектом.

Ключевые слова: Кяхтинская железнодорожная ветка; Улан-Баторская железная дорога; бийское купечество; кяхтинское купечество; военный агент; монгольский рынок; торговля; трансграничье; советско-монгольское сотрудничество.

ULAN-BATOR RAILWAY AS A STRATEGIC PROJECT: DESIGN AND CONSTRUCTION STORY

© Liliya V. Kalmina

Doctor of History, Leading Researcher

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences

Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova str., 6

kalminal@gmail.com

© Anna M. Plekhanova

Doctor of History, Deputy Director for Research

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences

Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova str., 6

plehanova.am@mail.ru

© Aldar A. Shirapov

Candidate of History, Junior Researcher

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences

Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova str., 6

amgaren@mail.ru

The article reveals the decision-making process on the construction of the Kyakhta railway line with its further extension to Urga (the future Ulaanbaatar railway). The authors prove that with entry into the intra-Asian space, Russia not only conquered the Mongolian market, but also received serious strategic advantages — it was ahead of its economic and political competitors, who planned to prevent Mongolia from being included in the Russian sphere of influence through intensive railway construction. Of all the options for connecting the future line with the Trans-Siberian Railway, the Kyakhta — Verkhneudinsk project was chosen as the most consistent with the strategic goals of construction. If troops were transferred to the south, they would have a densely populated area and huge food reserves in the rear.

The authors prove that although it was not possible to build a branch line before 1917, the idea remained relevant. It was fully implemented in Soviet times on a different ideological basis, but with the same goals: military-strategic and economic. Construction in 1937–1940 broad-gauge railway Ulan-Ude — Naushki (Kyakhta), in 1947–1950. — Naushki — Ulaanbaatar ensured the pro-Russian character of the Mongolian economic space in Soviet times. The establishment of stable year-round transport links made it possible to strengthen economic and political ties between the Soviet Union and Mongolia. Contributing to the expansion of trade relations and accelerating the economic modernization of the USSR and the Mongolia, the highway simultaneously played an important role in increasing the defense capabilities of the two countries, thus becoming a large-scale cross-border economic, geopolitical and military-strategic project.

Keywords: Kyakhtinskaya railway line; Ulaanbaatar Railway; Biysk merchants; Kyakhta merchants; military agent; Mongolian market; trade; cross-border; Soviet-Mongolian cooperation.

Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали стало самым заметным событием сибирской промышленной революции. По оценке исследователей, она была не только «одним из наиболее грандиозных событий в процессе индустриализации мировой экономики» [4, с. 25], но и инициированным государством крупнейшим стратегически ориентированным проектом [5, с. 82]. Специалисты Генштаба и российский премьер С. Ю. Витте полагали, что войны на Дальнем Востоке удастся избежать, если до ее начала Владивосток получит железнодорожную связь с Россией. Для еще большего роста военно-политического веса России в регионе С. Ю. Витте «спрямил» трассу сибирской железной дороги. За Читой она пересекла государственную границу и прошла к Владивостоку по территории Маньчжурии и через соединение с Юго-Восточной Китайской железной дорогой — на Порт-Артур, который был арендован Россией под военно-морскую базу [13, с. 13]. Однако и столь значительный успех российской геополитической стратегии на Востоке не принес ожидаемых результатов. Из-за позднего сооружения Великого Сибирского пути войны с Японией избежать не удалось. Железнодорожная магистраль, с которой было связано столько надежд, продемонстрировала крайне низкую провозо-пропускную способность. А усиление позиций России в Азиатско-Тихоокеанском регионе вызвало недовольство европейских держав, которые привыкли чувствовать себя хозяевами в Китае из-за легкости доставки туда своих товаров морским путем, тогда как России приходилось везти их «через неудобопроходимую Монголию» с большими трудностями и огромной тратой времени [16].

Для противостояния западным державам следовало создать разветвленную транспортную сеть. Идея прокладки железнодородной ветки от Кяхты через Монголию до Пекина выдвигалась еще до проведения Транссибирской магистрали. Это не только позволило бы избавиться от конкурентов в китайской торговле, но и должно было послужить хорошим предлогом для постепенного присоединения Монголии и Китая к России [22, с. 121]. Россия держала «в уме» широкомасштабные военные действия против Китая, театром которых, по ее замыслу, должна была стать Монголия. Военные агенты подогревали эти настроения, доказывая, что монголы подвергаются сильной эксплуатации со стороны китайцев, и подчинить их своему влиянию будет несложно [7, с. 191].

Полковник Генерального штаба Путята в своем донесении из Маньчжурии, в которой он побывал еще до сооружения Транссиба, предупреждал об активизации Китаем железнодородного строительства: «...Постройка сибирской железной дороги поднимет наши понизившиеся шансы на крайнем Востоке, но едва ли в этом отношении мы не будем предупреждены. Нынешним летом открыта железнодородная линия Тяньцзинь — Таку — Кайпин и, по слухам, заслуживающим доверия, правительство уже выразило согласие на продолжение этой линии до Мукдена» [13, с. 44–45].

Подвигла на это Китай как раз Россия. Не видя для себя опасности со стороны западноевропейских государств, Китай в то же время оценивал Россию как очень серьезного противника, и ее истинная цель колоссальных затрат на постройку железных дорог для него не была секретом. После неудачной попытки колонизации северо-востока Монголии для ослабления здесь позиций России Китай интенсифицировал железнодородное строительство, ежегодно затрачивая на сооружение железной дороги от Тяньцзиня до Пекина около 2 млн долларов [8, с. 209].

В начале XX в. желательность Кяхтинской ветки превратилась в настоятельную необходимость для обеспечения стратегического и экономического преимущества России в Монголии. Активная деятельность Японии по расширению на континенте дорожной сети и намерение Франции построить железную дорогу на Калган как «первую часть монгольской дороги к Байкальскому озеру» [21] были прямой угрозой безопасности восточных рубежей империи.

Вопрос о проведении Кяхтинской ветки обсуждался на совещании о развитии путей сообщения у Иркутского генерал-губернатора в 1906 г. Некоторые представители деловых кругов опасались, что строительство Кяхтинской линии представит для Сибири серьезную опасность: при своей перенаселенности Китай вряд ли удержится от искушения использовать ее для мирного (или даже военного) вторжения на российскую территорию. В качестве аргумента против ветки приводилась и узость монгольского рынка, который, дескать, не стоил усилий российского купечества по обеспечению там своего господства. Считая железнодородное строительство в Монголии напрасной тратой денег и сил, противники строительства призывали оставить «мечты о подчинении Китая, Монголии и др.» и предлагали ограничиться улучшением путей сообщения «вдоль» Сибири для ее успешной колонизации [23, с. 198].

Среди современников событий были и те, кто, напротив, отстаивал идею острой необходимости возведения железнодородной магистрали. Свою позицию они аргументировали значительным увеличением объемов экспортно-импортных операций с Монголией. Согласно отчетам Кяхтинского пограничного комиссара

торговый оборот Кяхты всего за пять лет, с 1903 по 1908 г., вырос вдвое — с 6 млн до 12 млн рублей. Находившийся на службе в Троицкосавске-Кяхте с 1899 г. А. П. Свечников отмечал: «Кяхта нашла возможным поднять вопрос о соединении железнодорожной ветвью с Великим Сибирским путем, что, несомненно, в будущем еще более оживит наши торговые отношения с Монголией, особенно когда удастся провести эту ветвь до Урги, которая недаром считается самым крупным торговым центром в Монголии и обороты которой в 1908 г. достигают до 20 миллионов лан, т. е. до 24 миллионов рублей» [19, с. 28].

Обретение Монголией независимости после Синьхайской революции 1911–1912 гг. потребовало более решительных действий по завоеванию монгольского рынка. В своем донесении российский военный агент поручик Кушелев настоятельно рекомендовал «немедленно, не теряя времени восстановить свое экономическое влияние на монгол», для чего «сделать нашу торговлю во всей Монголии действительно свободной и совершенно независимой от китайской администрации». При изучении Монголии, особенно «в военно-научном и военно-стратегическом отношении», агент настаивал на «скорейшем соединении рельсами г. Кяхты с одной из станций Забайкальской дороги» с тем, чтобы продолжить ее по Монголии до г. Урги как начало магистрали на Калган, что позволит «чрезвычайно улучшить наше экономическое положение в Монголии» и «убить китайскую торговлю» [8, с. 209].

В специальном исследовании района будущей Кяхтинской железной дороги значение Монголии для развития ее грузооборота выделено в самостоятельный раздел. Его авторы отвели Кяхтинской ветке роль средства выхода монгольских товаров на Сибирскую магистраль и, в свою очередь, соединительного звена России с монгольским рынком. Согласно их заключению, ее проведение позволит России восстановить на монгольском рынке мануфактуры свое положение, утраченное после падения ввоза чая через Кяхту, а впоследствии полностью вытеснить с него мануфактуру нероссийского производства, а также установить российскую монополию на ввоз в Монголию металлоизделий и домашней утвари и послужить прочному обоснованию там русских золотопромышленников [17, с. 56, 68, 71, 75].

При обсуждении проекта строительства южной ветки железной дороги от Кяхты до Урги рассматривались три варианта ее соединения с сибирскими путями сообщения: Мысовск — Кяхта, Верхнеудинск — Кяхта и через Бийск с охватом Алтайского горного округа и выходом к границе. Последний вариант лоббировали бийские купцы, которые проявили большую активность в прокладывании торговых путей в Китай. «Мы, с своей стороны, строили разные планы, искусственно поддерживали Кяхту, придумывали открытие новых путей на север... — писал неизвестный автор в газету «Восточное обозрение», — но в это время мы не заметили... что у нас торговые отношения на западной границе давно завязались, и сибиряки проторяли новую дорогу в Китай. ... наша торговля добралась до китайских городов Кобдо и Улясутая, а русские приказчики посещают Монголию» [1]. Российский консул в Урге Я. П. Шишмарев в свое время подчеркивал важность сообщений с западным Китаем и необходимость расчистки торгового пути от Бийска по реке Чуе. «...это окно в западный Китай слишком важно как для русских коммерческих, так и политических интересов, чтобы его игнорировать», — продолжал неизвестный автор [1]. Военный агент подполковник Певцов оценивал Чуйский тракт как главную артерию торгового движения из Западной Сибири в

Монголию, которую поддерживали главным образом бийские купцы [17]. Однако этот вариант был заблокирован стараниями кяхтинского купечества, поскольку Кяхта, оставшаяся в таком случае в стороне, полностью лишалась и без того незначительной торговли с Монголией. На верхнеудинском варианте настаивали купечество города и Верхнеудинская городская дума, организовавшие летом 1911 г. экспедицию для рекогносцировки проектируемой железнодорожной линии [9, с. 118–119].

Мысовское направление казалось экономически более рентабельным, поскольку путь сокращался вдвое. По мнению кяхтинского купечества, предлагавшего построить ветку за счет собственных средств, этот вариант позволял обеспечивать все прибайкальские регионы монгольскими и китайскими товарами и имел значительное стратегическое преимущество на случай войны на Дальнем Востоке [6, с. 28]. Для разработчиков верхнеудинской траектории определяющим аргументом стало наличие складов провианта в уездном Верхнеудинске и широкая долина Селенги с высокой плотностью населения, что давало возможность в случае войны быстро перебросить войска к югу, «не озабочиваясь доставкой провианта, и иметь в тылу в резерве не болотистые... берега Байкала в районе Мысовска, а большой город» [11, с. 9].

Точку в споре поставило государство. По решению Государственной думы в 1912–1913 гг. после проведения за счет казны технических изысканий и экономического обоснования обоих вариантов — верхнеудинского и мысовского — Министерство путей сообщения отдало предпочтение первому: мысовскую ветку пришлось бы прокладывать по территории с низкой плотностью населения и обширными пастбищами кочевников.

Строительство Кяхтинской дороги с последующим установлением железнодорожного сообщения с Монголией стало бы симметричным ответом Китаю, успешному уже провести линию от Пекина до Калгана и приступить к сооружению дороги на Саир-Усу с перспективой соединения ее с Ургой [23, с. 200, 222, 253]. Возможность выдвижения военных сил на тракт Урга — Калган давала очевидные стратегические преимущества России, а создание условий для ее доминирования на монгольском рынке стало бы дополнительным весомым бонусом.

В апреле 1913 г. Государственная дума приняла окончательное решение о сооружении за счет казны железнодорожной линии Верхнеудинск — Кяхта. В октябре того же года Совет Министров рассмотрел вопрос о возможности строительства ветки Кяхта — Урга для соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем. Практически сразу было принято решение о начале проведения изыскательских и проектных работ на монгольском направлении [22, с. 119]. Однако создать транспортную инфраструктуру для укрепления своих позиций во Внутренней Азии до событий 1917 г. Россия не успела.

К идее сооружения Кяхтинской железной дороги вернулись в советское время — в 1926 г. во время разработки Государственной плановой комиссией СССР проекта развития путей сообщения в первой пятилетке. Руководство Госплана Бурят-Монгольской АССР искало новые пути развития экономики региона. Для этого республике требовался выход на внешние рынки, одним из которых должна была стать Монголия. Расширение торгово-экономического сотрудничества с сопредельной страной сулило молодой советской автономии большие выгоды. Так, организация экспорта муки и зерна на монгольский рынок обещала рост

посевной площади Бурятии на 55%. Очень перспективно оценивались грядущие поставки металлических изделий, стекла, текстиля и лесоматериалов. При этом заместитель председателя Госплана республики Н. Н. Козьмин особо подчеркивал, что «развитие экспорта в Монголию возможно лишь при условии вполне налаженного пароходного сообщения по Селенге и Орхону и проведения железнодорожного пути Верхнеудинск — Кяхта — Урга» [10, с. 61]. Таким образом, руководством БМАССР Кяхтинская железная дорога изначально рассматривалась как неотъемлемая часть торгово-транспортной артерии, соединявшей Советский Союз и Монголию.

По мнению специалистов, согласованная деятельность советских и монгольских торговых предприятий и тарифы, державшиеся на уровне себестоимости, дали бы возможность втянуть все монгольское хозяйство в сферу влияния Кяхтинской железной дороги. «Не только монгольское сырье, экспортируемое за границу, но и требующиеся для снабжения монгольского населения промтовары как советского, так китайского и английского происхождения в силу коммерческой выгоды пойдут по пути Урга — Верхнеудинск — Владивосток» [10, с. 73]. Чтобы спрямить путь на Ургу, стали рассматривать вариант прокладки железнодорожного полотна, минующего Кяхту. Руководство Бурят-Монгольской республики указывало, что «если эту линию рассматривать как местную, то, конечно, Кяхту трудно миновать; но этот город ... имеет в настоящее время лишь историческое значение. Крупное торговое значение ... совершенно утрачено. Путь прямо на Ургу гораздо выгоднее» [3. Ф.Р-195, оп. 13, д. 3, л. 14]. Таким образом, целесообразность прокладки железнодорожного полотна была очевидной, однако стоимость строительства только кяхтинской ветки оценивалась в 50 млн рублей [3. Ф.Р-195, оп. 1, д. 22, л. 50]. В связи со сложным финансовым положением в стране проект был временно заморожен.

Вопрос о возведении транспортной инфраструктуры в советско-монгольском трансграничье вновь был актуализирован в середине 1930-х гг. Реализация политики ускоренного промышленного роста в стране обусловила резкий рост объемов грузоперевозок железнодорожным транспортом. К 1937 г. грузопоток через станции на территории республики увеличился в 6,8 раза по сравнению с 1928 г. [26, с. 12]. В результате зимой 1935 г. Совет народных комиссаров Бурят-Монгольской АССР принял постановление «О строительстве Кяхтинской железнодорожной линии», в котором необходимость ее проведения обосновывалась тем, что дорога явится огромным стимулом в развитии экономики республики и всей страны. В марте 1935 г. Народный комиссариат путей сообщения СССР включил строительство этой линии в план второй пятилетки, а в 1936 г. Наркомат путей сообщения принял решение о разработке окончательного проекта сооружения железнодорожной магистрали Улан-Удэ — Кяхта (Наушки). Строительные работы начались в 1937 г., рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. Железнодорожная линия длиной 247 км была сдана в постоянную эксплуатацию 1 сентября 1940 г. [3. Ф.Р-195, оп. 1, д. 22, л. 50, 83]. Ее проведение способствовало возникновению ряда промышленных предприятий по металлообработке, увеличению производства строительных материалов и добычи полезных ископаемых. Так, благодаря железнодорожной магистрали началась разработка Гусиноозерского угольного месторождения.

Ускоренное строительство железнодорожной магистрали в направлении монгольской границы во второй половине 1930-х гг. имело под собой и внешнеполитическую подоплеку. После образования в 1932 г. японской военной администрацией государства Маньчжоу-Го резко усилилась конфронтация между СССР и Японией во Внутренней Азии. Японские власти, используя территорию новообразованного марионеточного государства, стремились взять под свой контроль и Монголию. В 1935 г. с появлением на границе вооруженных отрядов армии Маньчжоу-Го ситуация резко накалилась [25, с. 127–128]. Монгольское правительство обратилось за помощью к СССР и в марте 1936 г. был подписан двусторонний протокол «О взаимной помощи между Союзом Советских Социалистических Республик и Монгольской Народной Республикой». Согласно его положениям государства в случае нападения третьей стороны обязывались оказывать друг другу всяческую, в том числе и военную, помощь [18, с. 346]. Учитывая значительный военный потенциал Японской империи, руководство СССР поставило задачу незамедлительного укрепления обороноспособности Монголии. В этой связи особую важность приобретали железнодорожные линии снабжения армии и предприятий военно-промышленного комплекса. В итоге уже к лету 1938 г. была построена узкоколейная железная дорога по маршруту Улан-Батор — Налайха для снабжения монгольской столицы углем. В преддверии боевых действий в районе реки Халхин-Гол в ноябре 1939 г. была проложена железная дорога протяженностью около 268 км от границы СССР (Соловьевск) до Баянтумэна (ныне — г. Чойбалсан).

По мнению правительств обоих государств, для полноценного обеспечения экономического роста Монголии и защиты ее суверенитета требовалась прочная транспортная связь с Советским Союзом. Однако строительство протяженного железнодорожного полотна от столицы Монгольской Народной Республики — города Улан-Батора — до станции Наушки для монгольской стороны являлось неподъемной задачей. Отсутствие необходимых технологических компетенций и сложное финансовое положение подвигли монгольские власти обратиться за помощью к СССР [14, с. 14]. В 1939 г. премьер-министр МНР Х. Чойбалсан в ходе визита в Москву озвучил предложение о строительстве ширококолейной железной дороги. Дальнейшие переговоры привели в 1940 г. к договоренности о возведении магистрали. Однако в связи с нападением Германии на Советский Союз проект вновь был отложен.

События Великой Отечественной войны убедительно продемонстрировали острую необходимость двух стран в железной дороге. Во время войны Монголия оказала СССР материальную помощь на сумму более чем 86 млн рублей [2, с. 35]. В числе отправленных в Советский Союз товаров значились сотни тысяч голов рогатого скота, вооружение, различные теплые вещи, продовольствие, золото, сырье для фабрик и многое другое. Груз до границы с СССР отправлялся гужевым или автомобильным транспортом, что усложняло и удлиняло срок его доставки. После окончания Второй мировой войны Совет Министров СССР в сентябре 1947 г. принял постановление «О строительстве железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор», в котором указывалось: «Построить железнодорожную линию от станции Наушки Восточно-Сибирской железной дороги (пограничный пункт Советского Союза) до столицы Монгольской Народной Республики —

г. Улан-Батор, протяжением 399 км главного пути. Строительство железнодорожной линии Наушки — Улан-Батор возложить на МВД СССР [24, с. 8]. Для возведения будущей магистрали СССР направил необходимые трудовые и материальные ресурсы. В 1948 г. общий объем финансирования проекта составил 350 млн рублей, на строительстве было задействовано 93 тыс. рабочих [24, с. 181].

Летом 1949 г. Советский Союз и Монгольская Народная Республика подписали соглашение о создании совместного акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», по условиям которого предусматривалось совместное управление дорогой и равноправное распределение прибыли от ее эксплуатации. Акционерный капитал общества устанавливался в размере 800 млн монгольских тугриков. Общество получало широкий круг прав в Монголии, в частности, земля, по которой проходила магистраль, передавалась ему в бессрочное пользование. На территории площадью 10 тыс. гектаров общество могло возводить капитальные постройки, добывать полезные ископаемые, организовывать торгово-кооперативную сеть и т. д. [20, с. 168–175].

Строительство магистрали шло ударными темпами и уже 7 ноября 1949 г. было открыто движение грузовых и пассажирских составов. Улан-Баторская железная дорога, сданная в постоянную эксплуатацию в декабре 1950 г., стала для Монголии фактором прорыва из первозданной транспортной изоляции в общемировое цивилизационное пространство [14, с. 29].

Таким образом, задуманный еще в имперский период грандиозный проект соединения России с Монголией непрерывным железнодорожным путем был реализован спустя почти полвека — на иной идеологической основе, но с прежними целями: военно-стратегической и экономической. Строительство в 1937–1940 гг. ширококолейной магистрали Улан-Удэ — Наушки (Кяхта), в 1947–1950 гг. — Наушки — Улан-Батор обеспечило пророссийский характер монгольского экономического пространства в советское время. Улан-Баторская железная дорога стала примером плодотворного и взаимовыгодного сотрудничества двух стран. Установление стабильного круглогодичного транспортного сообщения дало возможность укрепить экономические и политические связи СССР и Монголии. Способствуя расширению торговых отношений и ускорению экономической модернизации СССР и Монголии, магистраль одновременно сыграла важную роль в повышении обороноспособности двух стран, став масштабным трансграничным экономическим, геополитическим и военно-стратегическим проектом.

Литература

1. Б. а. Незамеченный путь в Китай // Восточное обозрение. 1884. № 3 (19 янв.).
2. Базаров Б. В., Курас Л. В. Монголия во Второй мировой войне // Известия Иркутского государственного университета. Серия. История. 2015. Т. 12. С. 30–39.
3. ГАРБ (Государственный архив Республики Бурятия).
4. Зиновьев В. П. Сибирь в экономике России XVIII — начала XX вв. // Сибирь в составе России XIX — начала XX в. / под редакцией Б. К. Андрющенко. Томск: Издание Томского университета, 1999. С. 9–40.
5. Зубков К. И. Россия и Урал на переломе геополитических эпох (1890–1920-е гг.) // Уральский исторический вестник. 1994. № 1. С. 76–92.
6. Изыскания железной дороги на Кяхту от станции Мысовой Забайкальской железной дороги до Кяхты. Общая записка. Санкт-Петербург: Знаменская типография инж. Г. А. Бернштейна, 1910. 86 с.

7. Кальмина Л. В. Забайкальская область — геополитический проект самодержавия // *Власть*. 2016. Т. 24. № 9. С. 190–195.
8. Кальмина Л. В., Плеханова А. М. Монголия в «забайкальской» экономической стратегии Российского / Советского государства (1910–1920-е гг.) // *Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук*. 2015. № 3 (19). С. 207–213.
9. Кальмина Л. В., Плеханова А. М. Проекты развития транспортной инфраструктуры как фактор формирования трансграничного торгового пространства Россия / СССР — Монголия // *Власть*. 2017. № 5. С. 116–122.
10. Козьмин Н. Н. Основы капитального строительства Бурятии. Верхнеудинск: Госплан БМ АССР, 1926. 144 с.
11. Котов А. С. Общая записка, составленная на основании рекогносцировочных данных по обследованию железнодорожного пути Верхнеудинск — Кяхта. Верхнеудинск: Типография А. К. Кобылкина, 1911. 12 с.
12. Курас Л. В., Кальмина Л. В., Михалев А. В. Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX–XX вв. Иркутск: Оттиск, 2018. 112 с.
13. Ламин В. А. Императивы формирования российской транспортной системы // *Императивы России в транспортную систему Восточной Азии: сборник научных статей / научные редакторы Л. В. Курас, Н. Хишигт*. Улан-Удэ: Изд.-полигр. комплекс ФГОУ ВПО ВСГАКИ, 2008. С. 3–32.
14. Монгольская железная дорога (1937–1957 гг.): сборник документов. Улан-Батор, 2009. 215 с.
15. Наша торговля в Западном Китае. Из отчета подполковника генерального штаба Певцова о путешествии в Монголию и внутренний Китай в 1878–1879 году // *Восточное обозрение*. 1884. № 3 (19 янв.). С. 2–4; № 4 (26 янв.). С. 7–8.
16. П-в И. И. Русская торговля на Дальнем Востоке // *Восточное обозрение*. 1895. № 76 (30 июня).
17. Район Кяхтинской железной дороги в экономическом отношении / под редакцией П. П. Червинского. Санкт-Петербург: Тип. Т-ва С. Суворина «Новое время», 1913. 212 с.; прил.
18. Российско-Монгольское военное сотрудничество (1911–1946): сборник документов: в двух частях. Ч. 1. Москва: Граница, 2019. 360 с.
19. Свечников А. П. Русские в Монголии. Санкт-Петербург: Энергия, 1912. 150 с.
20. Советско-монгольские отношения. 1921–1974. Документы и материалы: в двух томах. Т. 2, ч. 1. 1941–1974. Москва; Улаанбаатар: Международные отношения, 1979. 530 с.
21. Телеграммы Российского телеграфного агентства от 15 марта. Пекин // *Восточное обозрение*. 1901. № 61 (18 марта)
22. Третьяков В. Г. Монголия как геополитический центр притяжения железнодорожного строительства в конце XIX — начале XX века // *Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука*. ст. участников 3-й Международной научно-практической конференции. Кн. 3, ч. 1. Иркутск; Улан-Батор: Изд-во БГУЭП, 2014. С. 112–120.
23. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири: в двух томах: материалы / под редакцией В. Попова. Иркутск: Издание канцелярии Иркутского генерал-губернатора, 1908. Т. 2. 479 с.
24. Улан-Баторская железная дорога (начало XX в. — 1957 г.): документы и материалы. Улан-Удэ: Изд-во ВСГАКИ, 2010. 258 с.
25. Учрал Н.-О. Битва на реке Халхин-Гол и независимость Монголии // *Власть*. 2011. № 9. С. 127–129.
26. Хабалов С. М., Раднаев Б. Л. О роли транспорта в развитии и размещении производительных сил Бурятской АССР. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1973. 54 с.

УДК 947.084.8(571.6)

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОЛИТИЧЕСКИХ ОТДЕЛОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СССР
В 1930-х — НАЧАЛЕ 1940-х гг.**© **Исаев Александр Александрович**

доктор исторических наук, доцент,
Дальневосточный федеральный университет
Россия, 690922, г. Владивосток, о. Русский, пос. Аякс, 10
isaev.aa@dvfu.ru

В статье исследуется деятельность политических отделов на железнодорожном транспорте Дальневосточного региона СССР в 1930-х — начале 1940-х гг. Обосновывается мысль о том, что создание политотделов было продолжением партийной линии по формированию и внедрению определенных политико-идеологических рычагов воздействия и контроля в социально-экономическую сферу, включая транспортную. Являясь одной из важнейших составляющих программы идейного переустройства советского социума в ходе осуществления социалистических преобразований, политические отделы стимулировали выработку трудовых качеств у работников дороги. Для успешной деятельности им передавались функции по руководству партийными и комсомольскими организациями железной дороги, контролю за реализацией всех политико-идеологических мероприятий, а также надзору за морально-политическим состоянием рабочих и служащих на железнодорожном транспорте. С помощью политотделов, по мнению властей, могли быть усранены многие недостатки в организации работы транспорта на всех его уровнях и достигнуты высокие показатели производительности труда. В связи с этим особый интерес представляют выявление и анализ проблем, достижений и просчетов в деятельности политотделов на железных дорогах Дальнего Востока СССР в рассматриваемый период.

Ключевые слова: Дальний Восток СССР; политический отдел; железнодорожный транспорт; партийно-политическая массовая работа; укрепление дисциплины; стахановско-кривоносовское движение.

**ACTIVITY OF POLITICAL DEPARTMENTS ON RAILWAY TRANSPORT
IN THE FAR EAST OF THE USSR IN THE 1930S — EARLY 1940S**

© Alexander A. Isaev

Doctor of History, Associate Professor
Far Eastern Federal University
Russia, 690922, Vladivostok, island Russky, p. Ajax, 10
isaev.aa@dvfu.ru

The article examines the activities of political departments in the railway transport of the Far Eastern region of the USSR in the 1930s — early 1940s. The idea is substantiated that the creation of political departments was a continuation of the party line on the formation and implementation of certain political and ideological levers of influence and control in the socio-economic sphere, including transport. Being one of the most important components of the program for the ideological reorganization of Soviet society

during the implementation of socialist transformations, political departments stimulated the development of labor qualities among road workers. To do this, they were given the functions of leading party and Komsomol organizations of the railway, monitoring the implementation of all political and ideological activities, as well as monitoring the moral and political state of workers and employees in railway transport. With the help of political departments, according to the authorities, many shortcomings in the organization of transport work at all levels could be eliminated and high levels of labor productivity could be achieved. In this regard, the identification and analysis of problems, achievements and miscalculations in the activities of political departments on the railways of the Far East of the USSR during the period under review are of particular interest.

Keywords: Far East of the USSR; political department; railway transport; party political mass work; strengthening discipline; Stakhanov-Krivososov movement.

Социально-экономическое развитие СССР в русле социалистической модернизации, активно начавшееся в конце 1920-х гг., сталкивалось с различными проблемами, такими как снижение темпов производства, падение трудового энтузиазма и дисциплины, медленный рост квалификации работников и значительный кадровый голод. Для быстрого решения данных проблем властные структуры считали необходимым усилить политическое воздействие в хозяйственно-экономических сферах. Исходя из этого было принято решение о создании политических отделов (политотделов) на отдельных наиболее важных участках социалистического строительства, в том числе на железнодорожном транспорте.

Уделяя повышенное внимание железным дорогам Дальнего Востока и Забайкалья как единственным стратегически важным транспортным артериям, связывающим Дальний Восток с центром страны, партийно-политическое руководство считало необходимым создание именно там органов политического влияния и контроля. 13 декабря 1932 г. на заседании комиссии организационно-распределительного отдела ЦК ВКП(б) для улучшения работы железных дорог Дальнего Востока было принято решение организовывать политические отделы на Уссурийской и Забайкальской дорогах и политические секторы (политсекторы) в районах этих дорог [14, л. 5–6]. Подобная мера была продиктована интенсивным развитием индустриализации восточных регионов страны, а также изменением геополитической ситуации (оккупация Японией Маньчжурии). В дальнейшем опыт создания политотделов на дальневосточной железной дороге был перенесен на всю железнодорожную отрасль страны [4].

Причинами введения политотделов на железнодорожном транспорте СССР являлись непрекращающиеся хищения, медлительность перевозок, замкнутость и идеологическая отсталость квалифицированного технического персонала рабочих и служащих. Политотделы представляли собой чрезвычайные органы власти, управления и контроля на местах с широкими полномочиями. Сфера деятельности политотделов на транспорте была чрезвычайно широка: агитационно-массовая, организационно-хозяйственная, карательно-административная. Они занимались не только и не столько идеологизацией производства и управления, сколько хозяйственными и кадровыми вопросами на производстве [15, с. 78–79].

Структурно политотделы железной дороги состояли из начальника, который являлся заместителем начальника дороги по политической работе, его заместителя и одного помощника. Начальник политотдела руководил работой политотделов районов, партторгов депо, заводов и важнейших железнодорожных узлов и

участков. Его назначением и смещением занимался ЦК ВКП(б) по представлению политуправления Наркомата путей сообщения [4, с. 83].

В функциональные обязанности политотделов входило руководство первичными парторганизациями дороги, комсомольскими и профсоюзными организациями, партийно-политическая и массово-организационная работа по мобилизации рабочих и служащих на выполнение и перевыполнение [6, ф. 111, оп. 1, д. 1, л. 3–3об, 4] государственных планов. Для этого внедрялись такие формы работы, как политдни (единый день, общий для всего предприятия, района и т. п.), отводившиеся для занятий политическими предметами и для работы кружков, изучающих эти предметы, политзачеты (форма аттестации политической зрелости рабочих и служащих), политмассовки (массовое обсуждение актуальных политических вопросов). Регулярными являлись групповая агитация и читки газет, слеты ударников, развитие социалистического соревнования, стахановско-кривоносовского движения, технические «бои» машинистов железных дорог, руководство повышением квалификации и переподготовкой работников [6, ф. 111, оп. 1, д. 1, л. 5], активное сотрудничество и помощь работникам транспортной милиции [6, ф. 111, оп. 1, д. 1, л. 4об], а также целый ряд других мероприятий [1, л. 191; 9, л. 30].

В период войны политотделы особенно усиленно работали в направлении реализации политической агитации на всех участках станций, на вокзалах, в красных уголках, паровозных и вагонных депо, на дистанциях пути ДВЖД. Агитацию осуществляли представители партийного и хозяйственного актива, учителя, врачи и работники местного ПВО, которые оперативно знакомили рабочих и служащих дороги, а также пассажиров с руководящими указаниями партии и правительства, сводками советского информбюро, инструкциями по ПВО и информацией о героических делах железнодорожников [6, ф. 111, оп. 1, д. 1, л. 24–24об]. Помимо этого политотделы поддерживали инициативу многих хозяйственных и социальных учреждений Дальневосточного региона и сами были инициаторами сбора средств в фонд обороны, а также сбора вещей для бойцов Красной армии и одежды, обуви, белья и др. для детей из освобожденных от оккупантов районов [6, ф. 111, оп. 2, д. 1, л. 98].

Политотделы курировали действия ведомственных культурных учреждений, включая библиотеки, в которых рабочие и служащие самостоятельно повышали свой политико-идеологический и производственно-технический уровень. Вместе с тем работники политотделов осуществляли проверку библиотечных фондов, выявляли и изымали из ведомственных библиотек политически «неправильную» литературу [2, оп. 1, д. 4, л. 67].

Совместно с партийными организациями политотделы проводили широкую политико-идеологическую организационную работу по размещению государственных займов. Партийные работники, передовики производства и активисты призывали железнодорожников принимать активное участие в подписках на займы, мотивируя это особым политическим и хозяйственно-экономическим положением страны и региона. Благодаря этому в ходе реализации подписок на займы охват работников на ДВЖД составил в среднем более 90 %, а суммы подписки — от 78 до 105 % получаемой месячной зарплаты [2, ф. 111, д. 944, л. 272]. Подобная ситуация отмечалась и в годы войны [6, ф. 111, оп. 2, д. 34, 21]. В то же время отмечались отдельные случаи недооценки работниками политотделов важ-

ности государственной займовой политики, что приводило к низкому уровню политико-идеологической массовой разъяснительной работы и как следствие низким результатам подписки [6, ф. 111, оп. 1, д. 12, л. 4].

Деятельность политотделов в значительной степени являлась частью политики чистки партийных рядов, выявления критически настроенных к политике власти работников и воздействия на них политико-идеологически путем проведения массово-разъяснительной работы либо непосредственной передачи данных лиц органам ОГПУ (НКВД). Работники политотделов дороги фиксировали многочисленные случаи критического реагирования рабочих и служащих на множество проблем социально-бытового характера [2, л. 457; 196–197; 120; л. 3], которые порой увязывались ими с неправильной политикой партии и правительства. Многие работники политотделов не могли дать вразумительных ответов на данные реагирования, а часто они игнорировали подобные вопросы и самоустранились от проведения массово-разъяснительной работы среди железнодорожников Дальневосточного региона. Это, в свою очередь, имело отрицательные политические последствия, связанные с отказами от участия в различных хозяйственных и политических мероприятиях [2, л. 19].

Политотделы осуществляли свою работу в тесном контакте с хозяйственными управленцами и местными партийными организациями, что часто приводило к спорам и конфликтам в ходе решения политических и производственных вопросов. Вместе с тем отсутствие контроля за работой политотделов дороги со стороны вышестоящих инстанций приводило к ухудшению трудовой дисциплины, обезличиванию результатов работы, а также безответственному отношению к профессиональным обязанностям со стороны хозяйственных руководителей дороги, что было следствием их частой смены [1, д. 196, л. 28].

Одной из слабых сторон в деятельности политотделов являлась работа по развитию ударничества и усилению авангардной роли коммунистов и комсомольцев. В некоторой степени ситуация объяснялась тем, что, несмотря на активное желание значительного числа ударников вступить в партию, мало партийцев поручались за них, поскольку перестраховывались и боялись нести ответственность [2, д. 1526, л. 30]. По результатам многочисленных проверок отмечалось, что многие ударники по факту не являлись таковыми, так как общие показатели их трудовой активности оказывались очень низкими. Периодически выявлялись подлог количественного и качественного состава ударников [2, д. 603, л. 200–202], а также прямое извращение стахановско-кривоносковского движения [8, л. 118].

Эти и другие проблемы, а также вопросы состояния и активизации работы политотделов ДВЖД периодически поднимались для рассмотрения местными партийно-политическими органами власти [3, л. 63об–64]. Однако несмотря на принимаемые меры в деятельности политотделов продолжали отмечаться упущения и просчеты: низкий уровень трудовой дисциплины, недостаточная производительность труда, слабая популяризация опыта передовиков производства и т. д. [16, л. 6].

По мнению советского партийно-политического руководства, подобная ситуация являлась результатом расхождения взглядов между политотделами и местными партийными организациями на методы и подходы в повседневной работе среди трудящихся. Исходя из этого 31 мая 1943 г. было принято решение о ликви-

дации политотделов на железнодорожном транспорте [11] и передаче всей ответственности хозяйственным руководителям, что должно было способствовать укреплению единоначалия и повышению ответственности за выполняемую работу.

В целом партийно-политическая и организационно-массовая работа политотделов ДВЖД в 1933–1943 гг. рассматривалась властными структурами как успешная, хотя эффективность работы политических отделов до сих пор вызывает разные оценки. Однако несмотря на многочисленные проблемы и упущения политотделам удалось внедрить и закрепить партийно-политический государственный контроль и надзор над стратегически важной транспортной артерией, способствовать выработке дисциплины, повышению трудового энтузиазма и осознанию транспортными работниками причастности к строительству и защите социализма.

Литература

1. Государственный архив Приморского края (ГАПК). Ф. П-1. Оп. 1. Д. 109.
2. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-2. Оп. 1. Д. 477.
3. О ликвидации политотделов на железнодорожном, морском и речном транспорте : постановление ЦК ВКП(б) от 31 мая 1943 г. // Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). Т. 7. 1938–1945. Изд. 9, доп. и испр. Москва: Политиздат, 1985. С. 415–417.
4. О политотделах на железнодорожном транспорте : постановление ЦК ВКП(б) от 10 июля 1933 г. // КПСС. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). Т. 6. 1933–1937. Изд. 9, доп. и испр. Москва: Политиздат, 1985. С. 80–84.
5. Рогалева Н. В. Место и роль политотделов в советской системе управления на примере железнодорожного транспорта Западной Сибири // Правовые проблемы укрепления российской государственности: сборник статей / под редакцией В. Ф. Воловича, А. М. Барнашова, В. М. Зуева. Томск: Изд-во Томского ун-та, 2009. С. 78–80.
6. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 120. Д. 72.

**БАМ —
ВСЕСОЮЗНАЯ УДАРНАЯ
КОМСОМОЛЬСКАЯ СТРОЙКА**



УДК 93/94

**БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ —
СТРОЙКА ДРУЖБЫ НАРОДОВ**

© Балдано Марина Намжиловна

доктор исторических наук, главный научный сотрудник, профессор,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
histmar@mail.ru

В фокусе данной статьи ударная комсомольско-молодежная стройка — Байкало-Амурская магистраль, где трудились посланцы всех союзных республик, краев и областей огромной страны. Автор рассматривает процессы формирования и деятельность многонациональных строительных коллективов, сотрудничество советских народов в реализации грандиозного проекта XX в. Особое внимание уделяется работе партийных и комсомольских организаций по интернациональному воспитанию строителей бурятского участка Байкало-Амурской магистрали. В статье приведены многочисленные примеры, раскрывающие развитие и укрепление дружбы советской молодежи в ходе ударного комсомольского строительства, показаны такие направления сотрудничества трудящихся братских республик, как шефство над сооружением станций, городов и поселков, возникших вдоль магистрали.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; бурятский участок; строительство; проект; союзные республики; комсомольско-молодежный коллектив; интернационализм; комсомольский призыв; отряд; бойцы; шефство.

**BAIKAL-AMUR MAINLINE AS CONSTRUCTION PROJECT
OF FRIENDSHIP BETWEEN PEOPLES**

© Marina N. Baldano

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences
doctor of history, leading researcher
Russia, 670047, Ulan-Ude, 6, Sakhyanova str.
histmar@mail.ru

The focus of the article is Baikal-Amur Railway Mainline, Komsomol-youth construction, where envoys from all Union republics, territories and regions of the vast country worked. The author examines the processes of formation and activities of multinational construction teams, cooperation of Soviet peoples in the implementation of the grandiose project of the XXth century. Special attention is paid to the work of the Communist Party and Komsomol organizations on international education of the builders of the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline. The article gives numerous examples revealing the development and strengthening of friendship of the Soviet youth during the Komsomol construction, shows such areas of cooperation between the workers of the brotherly republics as patronage over the construction of stations, cities and towns that appeared along the railway.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; Buryat section; construction; project; union republics; Komsomol and youth collective; internationalism; Komsomol call; detachment; fighters; patronage.

50 лет назад было принято решение о форсированном строительстве Байкало-Амурской магистрали — трассы, которая соединила центральные области нашей страны с берегом Тихого океана в Советской Гавани. Эта дата — замечательный

повод, чтобы вспомнить то время и тех людей, кто строил БАМ. Магистраль сегодня не только славная страница истории, БАМ строится, обретает новое дыхание, ее значение в жизни современной России возрастает.

Говоря о величайшей стройке советского периода, нельзя не сказать о том, что Байкало-Амурская магистраль — не только крупнейший инфраструктурный проект XX в., но и живой памятник реальной дружбе советских народов. Помимо РСФСР, внесшей основной вклад в строительство магистрали, в возведении участков БАМа и его сооружений принимали участие представители практически всех республик и национальностей СССР.

В марте 1974 г. на выступлении в Алма-Ате, посвященном 20-летию начала освоения целины, генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев впервые назвал БАМ важнейшей стройкой IX пятилетки: «Байкало-Амурская магистраль — железная дорога, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток... Вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники... Эта стройка станет всенародной. В ней примут участие все республики и, в первую очередь, наша молодежь...» [4, 1977. № 9. С. 27–28].

Про эту дорогу в постсоветские времена было сказано немало обидных слов, но уже давно умолкли споры о необходимости БАМа. Трасса востребована, даже перегружена, ее расширяют и модернизируют, внедряя новые технологии. Стратегическое решение полувекковой давности оказалось верным.

На XVII съезде ВЛКСМ магистраль была объявлена Всесоюзной комсомольской стройкой. Были посланы строительные организации из республик, краев, областей и городов для строительства поселков на станциях. Уоян строила Литва, Кичеру — Эстония, Таюру — Армения, Улькан — Азербайджан, Солони — Таджикистан, Алонку — Молдавия, Зейск — Башкирия, Февральск — Красноярск и т. д.

Ядро одного из первых коллективов бурятского участка — тоннельщиков — составили опытные мастера-метростроители Москвы, Ленинграда, Харькова, Баку и Тбилиси, проходчики тоннелей в Ангрене, Фрунзе, на трассе Абакан — Тайшет, Тюмень — Сургут и др. По комсомольским путевкам в Бурятию прибыли члены отрядов им. XVII и XVIII съездов ВЛКСМ, бойцы Всесоюзного ударного отряда «Молодогвардеец», посланцы всех союзных республик.

Народы нашей страны были исторически связаны между собой. Их менталитет формировался в едином социокультурном пространстве. К примеру, прежде чем отправить своих представителей на строительство грандиозной магистрали, ленинградский комсомол тщательно отбирал добровольцев. Проверка на звание «бамовец» была строгой, каждому бойцу отряда предстояло пройти экзамен на зрелость в условиях, приближенных к реальным. Вначале были созданы три отряда из кандидатов в строители магистрали. Эти отряды работали в Кингисеппе на объектах Главзапстроя. Отряд «Дзержинец» возводил складские помещения, «Атлант» был занят на городском строительстве, а «Монолит» выполнял нулевой цикл работ. За два месяца бойцы объединенного отряда «Ленинградец» прошли своеобразную практику Всесоюзной ударной стройки, где молодые люди смогли узнать друг друга поближе, познакомиться в трудных условиях, в работе. Вот почему в отряде не оказалось случайных, непроверенных людей.

Комсомольский призыв явился одной из основных форм комплектования рабочей силы на строительстве магистрали. Одновременно осуществлялся организованный набор рабочих из различных районов РСФСР и союзных республик, принимались также и лица, прибывшие на строительство по собственной инициативе. За сравнительно короткий период времени были в основном укомплектованы все строительные подразделения. Некоторые коллективы комплектовались по принципу землячества, в соответствии с первоначальными формами организации, родившимися в союзных республиках, краях, областях, городах, направивших их на БАМ. Вместе с тем ни один из отрядов не представлял собой замкнутый национальный коллектив. Почти сразу же в их составе произошли заметные изменения: они пополнились рабочими из других регионов страны. Единство целей и интересов — вот что легло в основу новых интернациональных коллективов. Среди тех, кто первым высадился у порталов будущих Байкальского и Северомуйского тоннелей, были мостостроители из Харькова П. Четвернин и Ю. Никитин, проходчик из Донбасса А. Субботин, братчанин Д. Говран, улан-удэнец А. Петушинов и многие другие.

Важным путем формирования строительных организаций являлись передислокация целых подразделений или направление основного состава руководителей и специалистов, а также квалифицированных рабочих будущих подразделений из других районов страны. В 1974 г. были созданы строительно-монтажный поезд № 572 треста Востоксибтрансстрой, четыре механизированные колонны треста Уралстроймеханизация, мостостроительный отряд № 34. В 1975 г. были перебазированы на бурятский участок БАМа три механизированные колонны. В последующие годы на север Бурятии из Караганды прибыли специалисты и рабочие участка — коллективы механизированных колонн и мостостроительных отрядов.

Практически каждый трудовой коллектив, бригада, участок, поезд, отряд — интернационален. Здесь успешно трудились представители Белоруссии, Украины, Казахстана, Эстонии, Латвии, Литвы, Молдавии, Грузии и других союзных и автономных республик. Любой такой коллектив связывали отношения дружбы, товарищества и взаимной поддержки. К примеру, мостоотряд № 53, дислоцировавшийся в пос. Новый Уоян, состоял из представителей Российской Федерации, Украины, Эстонии, Литвы и других республик нашей страны. Руководил этим коллективом Л. И. Блонский.

В книге тогда главы Северо-Байкальского горкома партии, а позже полпреда Бурятии в Москве Н. И. Крючкова приведено множество ярких примеров трудового героизма [5]. Так, в отряде «Комсомолец Эстонии» бригада плотников-бетонщиков, руководимая А. Руденко, досрочно выполнила трехлетний план X пятилетки, не отставала бригада бурильщиков во главе с А. Рубцовым. Командир отряда Э. Лейссон и комиссар Г. Трофимов рапортовали о том, что не только в труде отличаются члены отряда. Они учатся в школах, техникумах, вузах, активно занимаются спортом, участвуют в общественной работе. Среднюю школу окончили на БАМе В. Дауэр и Д. Марти, педучилище — В. Соосаар, учатся в ШРМ К. Юллар, К. Юло, П. Калев, в институте — В. Соосаар [5, с. 77–78].

На бурятском участке БАМа трудились бойцы студенческих строительных отрядов Ленинградского и Новосибирского институтов инженеров железнодорожного транспорта, Ленинградского механического института. Всего здесь работали представители 71 национальности и народности нашей страны.

В связи с большим объемом работ, необычно быстрыми темпами строительства особо остро встали перед руководящими органами вопросы формирования и сплочения трудовых коллективов строительно-монтажных подразделений, создание необходимых условий для производительной работы огромного отряда строителей. Безусловно, важная роль в формировании коллективов строителей принадлежала партийным организациям магистрали. В первые же месяцы строительства БАМа они определили главные направления участия коммунистов, которые были ориентированы на самые трудные участки строительства. Это В. Р. Толстоухов из ТО-11, Н. А. Еременко из ТО-12, В. И. Аксенов из СМП-608, А. В. Бондарь и В. П. Бритиков из СМП-581 и другие.

Конкретной и эффективной формой участия во всенародном деле строительства магистрали стало шефство союзных республик, краев и областей над проектированием и сооружением на трассе БАМа городов, поселков и других объектов, над поставкой оборудования и материалов. Многочисленные научно-исследовательские и проектные институты и лаборатории Москвы, Ленинграда, Киева, Новосибирска, Томска, Иркутска, Хабаровска и других городов принимали участие в составлении документации, научного обоснования и проектирования строительства объектов различного профиля. К примеру, вопросы проектирования, строительства и эксплуатации земляного полотна и искусственных сооружений на вечномёрзлотных грунтах в районах Северного Байкала, Забайкалья и Дальнего Востока решались в Хабаровском институте железнодорожного транспорта и его научно-исследовательской лаборатории оснований и фундаментов. Для осуществления проектов строительства магистрали на бурятском участке работала группа рабочего проектирования института Сибгипротранс. Проектно-сметную документацию на сооружение тоннелей управлению строительства БАМтоннельстрой выполняли проектные институты Ленметрогипротранс, Сибгипротранс, Донгипрооргшахтстрой, Киевметропроект, Бакметропроект, БАМтоннельпроект и другие организации.

На подготовительном этапе большое значение приобрело обеспечение транспортных путей к главным объектам строительства — водного, сухопутного и воздушного. Необходимо было пополнить байкальский флот крупнотоннажными судами. Выполнение этой задачи взяли на себя судостроители Ленинграда, Улан-Удэ и других городов. В 1974–1975 гг. Байкальский флот пополнился танкером, баржами грузоподъемностью 1 300 тонн, десятью речными цельнометаллическими буксирами, двумя теплоходами водоизмещением по 200 тонн, тремя морскими буксирами и небольшими баржами [7; 3, с. 15–16]. Это позволило значительно увеличить перевозку грузов по Байкалу уже в 1976 г. В эти годы Улан-Удэнский судостроительный завод построил два морских буксира, четыре катера-буксира, двадцать баржей-площадок, две баржи [3, 1977. № 9. С. 27–28]. На причале Северобайкальска специалистами из Ленинграда было смонтировано два гигантских подъемных крана, к навигации 1977 г. строительство Северобайкальского порта на мысе Курлы в основном было завершено. На южном берегу Байкала ленинградцы оборудовали перевалочную базу в пос. Култук. В 1981 г. был создан современный технически оснащенный грузовой район с двумя участками — Нижнеангарский и Северобайкальский.

Техника поставлялась на строительство автомобильных дорог Тазы — Уоян — Тоннельный, мыс Курлы — Байкальский тоннель, притрассовых автодорог, которое в

основном велось передвижными механизированными колоннами треста «ЗапБАМ-строймеханизация». Машины и механизмы поставляли КамАЗ, Кременчугский, Челябинский, Новокузнецкий, Воронежский, Могилевский, Ясногорский автозаводы.

С введением в 1981 г. в постоянную эксплуатацию западного участка БАМа возраставший грузопоток оборудования, техники и материалов для бурятского участка БАМа стал поступать железнодорожным путем. В 1981 г. на центральной базе управления производственно-технической комплектации треста «Нижнеангарсктрансстрой» было переработано 535 400 тонн грузов, в том числе 133 000 тонн выгружено из 3 743 железнодорожных вагонов и платформ [9]. Только управление строительства «БАМтоннельстрой» ежегодно получало более 3 000 железнодорожных вагонов оборудования, техники и материалов, не говоря о грузах, поступавших по озеру Байкал и притрассовой автодороге. На базах управления производственно-технической комплектации «БАМтоннельстрой» в среднем за год хранилось и перерабатывалось почти 4 тыс. наименований материалов и оборудования на общую сумму около 20 млн рублей, что подтверждало громадный объем строительства.

Большое значение для магистрали имело снабжение ее электроэнергией Илимской ГЭС. С 1976 г. механизированными колоннами треста Востоксибэлектро-сетьюстрой велось строительство высоковольтной ЛЭП-220 от пос. Звездный параллельно будущей железнодорожной магистрали. В 1982 г. энергомот на бурятском участке был построен и тем самым завершилась работа по целенаправленному снабжению его постоянной электроэнергией [7, 1976. 23 марта].

Особая роль в строительстве принадлежала социалистическому соревнованию. В первые годы возникали трудности, связанные преимущественно с несвоевременным и неритмичным поступлением оборудования, техники и материалов, недостаточной инженерной подготовкой объектов к приему поставляемых комплектов и конструкций.

Руководство бамовских коллективов вело поиск эффективных форм и способов взаимных производственных связей и отношений. В 1981 г. в газете «Северный Байкал» было опубликовано открытое письмо коллектива рабочих и ИТР СМП-581 к работникам других производственных подразделений бурятского участка БАМа, принимавших участие в строительстве ударного перегона, и предприятий-поставщиков из различных республик, краев и областей «Путеукладчику — зеленую улицу». Инициатива коллектива СМП получила одобрение, а заводы-поставщики, железнодорожники, доставлявшие грузы, стали работать ритмичнее и оперативнее, чем в предыдущие годы. Это стало решающим фактором того, что СМП-581 первым на бурятском участке выполнил годовое задание [7, 1981, 28 нояб.; 1082, 20 мая].

Было положено начало новой форме трудового содружества — соревнованию смежников. В практику вошло заключение договоров между комсомольскими организациями треста «Нижнеангарсктрансстрой», других производственно-строительных объединений, с одной стороны, и предприятий-поставщиков, с другой, по принципу «рабочей эстафеты», организованной штабом ЦК ВЛКСМ на бурятском участке. Комсомольские организации Минского и Кременчугского автомобильных, Челябинского тракторного заводов, Южно-Уральской железной дороги, проектных институтов Мосгипротранс и Ленгипротранс стали инициаторами работы

под девизом: «Заказы для БАМа — досрочно, с высоким качеством и повышенной надежностью».

Несмотря на некоторые недостатки социалистическое соревнование показало замечательные образцы производственной деятельности и способствовало формированию нового отношения к труду у бамовцев.

Активное участие в строительстве принимали трудящиеся Бурятской АССР. Поставщиками для бурятского участка стали Тимлюйский цементный завод, Таловский завод железобетонных конструкций, шпал — Онохойский лесоперевалочный комбинат и другие предприятия объединения «Забайкаллес». Для строительства объектов производственного, жилищного и культурно-бытового назначения в большом количестве поставлял оконное стекло Улан-Удэнский механизированный стекольный завод. Улан-Удэнские швейные объединения обеспечивали строителей бурятского и других участков строительства магистрали теплой одеждой, головными уборами, теплыми рукавицами и т. п.

С первого года X пятилетки бригады А. Клокова (СМП-575), Э. Лейссона (МО-53), В. Денисенко (ПМК «ЛенинградБАМстрой»), Э. Урма (МО-52) и А. Абреча (СМП-834) заключили договор о трудовом соперничестве, в котором победителем становилась то одна, то другая бригада. Среди молодежи получило широкое распространение патриотическое движение «Я — хозяин стройки», учитывавшее все аспекты трудового воспитания молодых строителей. Движение «Я — хозяин стройки» по своему содержанию и формам имело большой экономический и социальный смысл. Борьба за экономное расходование сырья и материалов, эффективное использование машин, оборудования, механизмов и рабочего времени, за повышение качества строительства и многое другое находились в поле зрения комсомольских организаций.

Ярким проявлением дружбы и взаимопомощи стало шефство республик и областей над строительством г. Северобайкальска, станционных поселков Кичера, Ангоя, Новый Уоян и Таксимо. Ленинградцы взяли шефское обязательство построить станцию, поселок, а затем город Северобайкальск. В 1975 г. на мысе Курлы ленинградские шефы начали возводить жилые дома и другие объекты временного поселка. К весне 1979 г. была создана производственная база, способная обеспечить выполнение предусмотренных строительно-монтажных работ, возведен жилой микрорайон на 1,5 тыс. жителей. В 1982 г. в числе первых из шефствовавших организаций ЛенинградБАМстрой успешно выполнил свои плановые задания: вплотную подошел к 6-миллионному рубежу ежегодного освоения плана строительно-монтажных работ, сдал два жилых дома, учебный комплекс, административное здание отделения дороги. Бойцы отрядов «Строитель» и «Импульс» выполняли сменные задания на 180 %. Однако еще не были изжиты нарушения комплексности строительства — отставание объектов торговли и бытового обслуживания, несвоевременное поступление проектно-сметной документации, строительной техники и материалов.

СМП-648 входил в состав треста «Нижнеангарсктрансстрой». За вклад в строительство магистрали решением Бурятского ОК ВЛКСМ коллективу СМП в 1982 г. было присвоено звание «Комсомолец Бурятии». Трудящиеся Литвы взяли шефство над строительством железнодорожной станции и пос. Новый Уоян. В 1979 г. был сформирован СМП «ЛитБАМстрой», а в начале 1980 г. созданный

поезд высадил свой первый десант на ст. Новый Уоян. Поселок был сдан в эксплуатацию в 1986 г.

Белорусская ССР стала шефом строительства станции и пос. Муякан, проект которого был создан коллективом института «Белгоспроект». Сформированное в 1980 г. СМУ «БелБАМстрой» приступило к работе на 647-м километре трассы. Шефы из Эстонии строили ст. Кичера. Трестом «Таллинстрой» был сформирован специальный СМП «ЭстонБАМстрой», начавший работу в 1982 г. Проект разрабатывался институтом «Эстонсельхозпроект» и другими организациями республики, авторы которого внесли элементы национального стиля в архитектуру баковского поселка. В начале 1983 г. было сформировано СМУ «ЛатБАМстрой». В Таксимо шефы приступили к возведению временного поселка и производственной базы. Азербайджанская ССР осуществляла шефство над строительством пос. Ангоя.

Шефская помощь стала фактором освоения ранее необжитого севера Бурятии. По внешнему виду станций и поселков видно, кто их строил, — такими яркими были приметы неповторимого национального колорита. Незабываемыми были встречи с артистами, писателями, спортсменами шефских республик, краев, областей. Традиционными стали смотры-конкурсы коллективов художественной самодеятельности БАМа, песенные фестивали, в которых участвовали представители различных национальностей страны. Ежегодно проводился фестиваль мастеров искусств «Огни магистрали». В культурном обслуживании строителей принимали участие художественные коллективы Москвы, всех союзных, многих автономных республик.

Интересен рожденный на БАМе Кодекс чести молодого строителя, отражавший внутренний мир современника-созидателя, продолжателя эстафеты мужества строителей Комсомольска-на-Амуре, Магнитки, Днепрогэса, Турксиба. На БАМе было создано много интернациональных семей.

На 40-летнем юбилее начала строительства БАМа президент России В. В. Путин отмечал: «БАМ был не только колоссальной стройкой, но и большим вызовом для страны. Он и военно-стратегическое значение имел, и народнохозяйственное. Работа проходила в очень сложных климатических, геологических условиях, по сути, требовала огромного напряжения сил от всего государства и прежде всего от тех людей, которые там работали. Безусловно, они совершили трудовой подвиг, это без всякого сомнения. В 1990-х годах возникли трудности, прежде всего экономического характера, даже встал вопрос о том, нужно ли было стране так напрягаться, для того чтобы возводить эту магистраль. Но это все с началом двухтысячных годов, в середине 2000-х годов не только прошло, а стало очевидным, что БАМ в высшей степени востребован, но и его уже не хватает» [1]. Эти слова и сегодня в полной мере справедливы и по отношению к строителям магистрали, и по отношению к роли и значению БАМа.

По БАМу ежедневно проходит 8 поездов, объемы перевозок составляют 12 млн тонн грузов в год. В наши дни Байкало-Амурская магистраль — это важный экономический проект. Его главная задача — разгрузить Транссиб, который давно работает на пределе. Основные задачи модернизации — ликвидация однопутных и неэлектрифицированных участков. Предстоит переделать перегоны, геометрия которых не соответствует современным требованиям безопасности. Роль

БАМа для России сейчас гораздо важнее, чем десятилетия назад. БАМ был и остается магистралью дружбы народов.

Литература

1. 40-летие начала строительства Байкало-Амурской магистрали URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/46175> (дата обращения: 13 марта 2018).
2. БАМ — дорога дружбы: записки, дневники, очерки о строительстве Байкало-Амурской магистрали: док.-худож. сб. / составители Л. П. Каминская; редактор В. Н. Волович; фот.: Н. М. Бриль [и др.]. Иркутск: Вост.-Сиб. книжное изд-во, 1984. 368 с.
3. Блокнот агитатора. 1975. № 12–13. С. 15–16.
4. Брежнев Л. И. Великий подвиг советского народа: Речь на Торжественном заседании в Алма-Ате, посвященная 20-летию освоения целины 15 марта 1974 г. Москва: Политиздат, 1974. 31 с.
5. Крючков Н. И. Трудные километры БАМа. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1979. 83 с.
6. Матвиевский В. БАМ. Судьбы стальное полотно. История строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Фотоальбом. Красноярск: Ситалл, 2019. 416 с.
7. Правда Бурятии. 1976. 23 март; 1981. 28 нояб.; 1982. 11 мая; 1982. 20 мая.
8. Рожденные БАМом / Адм. муниципального образования «Северобайкальск» (Респ. Бурятия) / редактор О. Усынин; фот. С. Шитиков [и др.]. Иркутск: Изд. агентство С. Шитикова, 2004. 26 с.
9. Северный Байкал. 1982. 20 мая.

УДК 93

РОЛЬ УПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА «АНГАРСТРОЙ» В СООРУЖЕНИИ ЗАПАДНОГО УЧАСТКА БАМа

© **Кудряшов Василий Васильевич**

кандидат исторических наук, доцент,
Братский государственный университет
Россия, 665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40
vas60kud@mail.ru

© **Максимова Валентина Николаевна**

кандидат исторических наук, доцент,
Братский государственный университет
Россия, 665709, г. Братск, ул. Макаренко, 40
maksimova_v_n@mail.ru

В статье рассматриваются основные этапы строительства Транссиба и Байкало-Амурской магистрали, выявляется роль Управления строительства «Ангарстрой» в сооружении западного участка Байкало-Амурской магистрали. Авторы обращают внимание на взаимосвязь геополитических, экономических и социальных факторов, обусловивших государственный и региональный интерес к проектам и их реализации в различные исторические эпохи.

Ключевые слова: Транссиб; Байкало-Амурская магистраль; Братский энергопромышленный район; Управление строительства «Ангарстрой»; регион; исправительно-трудовой лагерь; инфраструктура.

THE RULE OF THE ADMINISTRATION OF CONSTRUCTION
«ANGARSTROI» IN THE BUILDING OF THE WESTERN SECTOR
OF THE BAIKAL-AMUR RAILWAY

© Vasily V. Kudryashov
PhD in history, Associate Professor,
Head of the Chair of History, Pedagogic and Psychology
Bratsk State University
Russia, Bratsk, 665709, Makarenko st., 40.
vas60kud@mail.ru

© Valentina N. Maksimova
PhD in history, Associate Professor
Bratsk State University
Russia, Bratsk, 665709, Makarenko st., 40.
maksimova_v_n@mail.ru.

The article examines the main stages of the construction of the Trans-Siberian Railway and the Baikal-Amur Mainline, and reveals the role of the Angarstroy Construction Department in the construction of the western section of the Baikal-Amur Mainline. The authors draw attention to the interconnection of geopolitical, economic and social factors that determined state and regional interest in projects and their implementation in various historical eras.

Keywords: Transsib; Baikal-Amur Mainline; Bratsk energy industrial district; Construction Department "Angarstroy"; region; forced labor camp; infrastructure.

В микрорайоне Осиновка г. Братска есть памятник «Транспортным строителям Восточной Сибири» (скульптор В. И. Соколов). Этот памятник был открыт 7 ноября 1965 г. Он стоит на площади около дома культуры «Транспортный строитель». На диабазовой глыбе высотой в два человеческих роста установлена железобетонная фигура строителя железной дороги Тайшет — Лена. Мужчина держит в руках шпалоподбоек, одной ногой опирается на железнодорожную балку. Взгляд строителя устремлен на железнодорожный вокзал станции Гидростроитель. По правую руку от скульптуры ранее находилось здание Управления строительства (УС) «Ангарстрой», в советский период легендарная и мощная, сегодня подзабытая строительная организация. При этом «Ангарстрой» оставил яркий и незабываемый след в истории не только Братска, но и всей Восточной Сибири, будучи ведущей транспортной строительной организацией огромного региона. С именем УС «Ангарстрой» связано строительство западного участка БАМа между станциями Тайшет и Кунерма, производственной и социальной инфраструктуры городов и поселков вдоль трассы.

Строительство Транссиба, БАМа, других железнодорожных магистралей следует рассматривать в рамках концепции долговременного развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, которая была частью единой государственной региональной политики. Речь шла об экономическом освоении и использовании огромной малонаселенной территории на востоке страны на основе создания здесь высокоэффективного народнохозяйственного комплекса с собственной крупно-

ресурсной и научно-производственной базой, оптимальной структурой экономики, развитой социальной сферой.

Ясно понимая необходимость тесных связей с Европейской Россией, наиболее предприимчивые круги много раз предлагали соединить Сибирь с Россией железной дорогой. Еще в 1830-х гг. генерал-инженер Н. И. Богданов по итогам изысканий в своей пояснительной записке предложил устроить железную дорогу от границы с Китаем до Нижегородской ярмарки [4, с. 11]. Из восточносибирских администраторов первым проявил интерес к строительству железной дороги на востоке страны генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев-Амурский. В 1886 г. с тщательно обоснованным предложением о сооружении магистрали выступил иркутский генерал-губернатор А. П. Игнатъев. В своем отчете за 1885–1886 гг. он доказывал необходимость строительства дороги стратегическими соображениями, возможностью быстро доставить войска для обороны Забайкалья [5, с. 145].

После завершения основных работ на строительстве Транссибирской магистрали начались изыскания и обсуждение вопроса о строительстве широтной магистрали, огибающей север озера Байкал и выходящей к Тихому океану. Ее необходимость обуславливалась освоением новых районов Сибири и Дальнего Востока. В этот же период выяснялись возможности прокладки железнодорожного пути от Транссибирской магистрали до Бодайбинских золотодобывающих приисков.

Особое межведомственное совещание, рассмотревшее в 1917 г. план железнодорожного строительства в восточных районах России, отметило перегруженность Транссиба и предложило соорудить магистраль, «которая обслуживала бы новые районы». Но революция и гражданская война отодвинули на время осуществление этих замыслов. Только в начале 1930-х гг. идея строительства дороги севернее Байкала ожила и приобрела новых сторонников. В 1931 г. по инициативе Академии наук СССР началось комплексное изучение территории, прилегающей к предполагаемой трассе, — от реки Вилюй до Тихого океана. В результате сложилось направление будущей железной дороги, названной Байкало-Амурской магистралью.

В апреле 1932 г. СНК СССР принял постановление о строительстве Байкало-Амурской железной дороги. Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) создал специальную Восточно-Сибирскую экспедицию технических изысканий и Управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Особенностью сооружения Байкало-Амурской магистрали было одновременное проведение изысканий и подготовительных строительных работ.

Строительство БАМа было поручено Объединенному государственному политическому управлению (ОГПУ) при СНК СССР. В подчинении ОГПУ находилось большое количество заключенных, среди которых были специалисты высокой квалификации. В 1933 г. для строительства Байкало-Амурской магистрали была образована система БАМЛага, состоявшая из пяти исправительно-трудовых лагерей. К середине 1935 г. в БАМЛаге насчитывалось уже около 170 тыс. человек.

В период 1938–1943 гг. на основе собранного богатого материала изысканий были выполнены технические проекты и проектные задания по всем участкам линии. В 1938 г. на участке Тайшет — Лена были подготовлены временная притрас-

совая дорога, здания и вспомогательные технические сооружения. С 1940 г. работы проводились форсированно, к июню 1941 г. рельсы были уложены на 68-километровом участке железной дороги. С началом Великой Отечественной войны строительство участка Тайшет — Лена было законсервировано.

К идее продолжения сооружения железной дороги Тайшет — Лена вернулись после окончания войны. При этом возведение западного участка БАМа было включено в план первоочередных работ послевоенной пятилетки, несмотря на огромные объемы восстановительных работ в разрушенных войной районах.

По имеющимся документальным материалам, Управление Ангарского строительства начало свою деятельность с февраля 1947 г. В первые годы своего существования оно значилось как Управление Ангарского исправительно-трудового лагеря (ИТЛ).

С 1947 г. строительство железной дороги Тайшет — Усть-Кут велось на двух участках. От Тайшета до Братска строительство осуществляло Управление Тайшетского ИТЛ, от Братска до Усть-Кута — Управление Ангарского ИТЛ. Обе структуры являлись строительными подразделениями Западного Управления Байкало-Амурской магистрали Главного Управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) Министерства внутренних дел СССР (МВД). Управление Ангарского ИТЛ одновременно вело строительство железной дороги и на участке от Тайшета до Братска.

Как и в предвоенные годы, главный упор в послевоенном железнодорожном строительстве был сделан на широкое использование принудительного труда, основную массу которого составляли теперь японские военнопленные. Так, к ноябрю 1946 г. в подразделениях Тайшетского строительства ГУЛЖДС МВД СССР, осуществлявшего основные работы на линии Тайшет — Братск находилось 6 905 вольнонаемных, 8 119 заключенных и 29 611 японских военнопленных лагерного управления № 7 [6, с. 58]. Всего в 1946 г. в составе Тайшетстроя находилось порядка 50 000 человек, около 70% которых составляли японские военнопленные.

На базе Тайшетстроя приказом МВД СССР № 025 от 15 января 1947 г. было создано Западное управление строительства БАМ ГУЛЖДС МВД СССР. Его основной производственной задачей были определены укладка главного пути до Братска и начало подготовительных работ на участке Братск — Усть-Кут (ст. Лена). В состав нового управления были включены Тайшетский и Ангарский ИТЛ, развернутые на месте подразделений бывшего Тайшетстроя и Озерлага [1, ед. хр. 3, л. 4].

Возведение железнодорожного участка Тайшет — Братск производилось в предельно сжатые сроки, в сложнейших природно-климатических условиях. Задача осложнялась и тем, что основные работы производились с преобладанием ручного труда. Проблема слабого технического оснащения решалась за счет присутствия на стройке большого количества заключенных Ангарского и Тайшетского лагерей. В начале июля 1947 г. в составе Западного управления строительства БАМ насчитывалось 31 017 заключенных и 24 183 военнопленных [2, с. 135].

Строительство участка Тайшет — Братск было закончено к 30-й годовщине Октябрьской революции. В конце 1947 г. на ст. Братск прибыл первый поезд, открывший, согласно официальной хронике, рабочее движение на трассе, хотя по замечанию проверяющих, построенная дорога не отвечала даже минимальным эксплуатационным требованиям.

Завершение укладки главного пути до Братска привело в 1948 г. к очередной реорганизации на стройке: остался один Ангарский ИТЛ. В целях ускорения строительства трассы Тайшет — Лена приказом ГУЛЖДС МВД СССР № 03/к от 15 апреля 1950 г. из состава Ангарлага в ведение Озерного лагеря был передан железнодорожный участок Тайшет — Братск, а ресурсы Ангарского ИТЛ сконцентрированы на участке Братск — Усть-Кут.

Укладка главного пути до станции Лена была закончена 25 ноября 1950 г., с этого же времени было открыто временное движение на всем протяжении трассы. Всего было уложено 234 км главного пути и 12 км станционных путей [2, с. 136]. С открытием движения поездов по железной дороге до ст. Лена началась перевозка народнохозяйственных грузов в северные районы Иркутской области и Якутскую АССР.

В конце марта — начале апреля 1953 г., в результате реорганизации государственного аппарата Управление Ангарского ИТЛ было передано из МВД в ведение Министерства путей сообщения СССР. <https://docviewer.yandex.ru> Согласно постановлению Совета Министров СССР № 1723 от 14 августа 1954 г. и приказу по Минтрансстрою № 3 от 19 августа 1954 г. в связи с перестройкой министерств Ангарстрой был передан из состава МПС СССР Министерству транспортного строительства. Изменилось и название — с апреля 1953 г. официальным наименованием фондообразователя становится Управление Ангарского строительства «Ангарстрой» [1, ед. хр. 42, л. 2–3].

В своей деятельности Управление Ангарского строительства непосредственно подчинялось Главному управлению железнодорожного строительства (ГУЖДС) Дальнего Востока и Сибири. С этого времени Ангарское строительство перешло в своей деятельности с хозрасчетного на подрядный способ. По заданиям основного заказчика — Министерства путей сообщения СССР — Управление Ангарского строительства как генподрядчик осуществляло строительные-монтажные работы.

В 1954 г. вышло постановление Совета Министров СССР о строительстве Братской ГЭС. Строительство подъездных путей к ГЭС было возложено на Управление Ангарского строительства. Для производства работ по их сооружению было организовано Осиновское строительное отделение.

С 1955 г. началось строительство железнодорожных подходов к створу плотины Братской ГЭС. В свою очередь, строительство Братской ГЭС вызвало рост перевозок народнохозяйственных грузов, что потребовало усиления пропускной способности железной дороги. В том же году в связи с подготовкой ложа водохранилища Братской ГЭС железнодорожный участок (более 175 км) попал в зону затопления. Начались работы по его переносу. Таким образом, объем строительных-монтажных работ «Ангарстроя» резко увеличился.

Для производства работ по переносу железнодорожной линии из зоны затопления и постройки левобережного подхода к Братской ГЭС в Управление Ангарского строительства передавались из ГУЖДС Центра и Запада строительные-монтажные поезда № 158 и № 219. Строительно-монтажные поезда (СМП) являлись хозяйственными единицами, выполнявшими самостоятельные планы строительных-монтажных работ на определенных участках и действовавшими на правах строительных подразделений «Ангарстроя».

За период с 1956 по 1961 г. СМП-219 построил 120 км железнодорожных путей, 19 км разъездов, станции Падунские Пороги, Кежемская и др. С 1961 по 1967 г. СМП-219 перешел на промышленное и гражданское строительство, одновременно был занят на электрификации железных дорог Тайшет — Абакан и Братск — Коршуниха.

1958 год — особый год в деятельности Управления Ангарского строительства. Приказом МПС СССР № 72/Ц от 15 декабря 1958 г. железнодорожная линия Тайшет — Лена была принята в постоянную эксплуатацию (без участка переноса из зоны затопления водохранилищем Братской ГЭС от Моргудона до Видима). А приказом МПС СССР № 3007 от 18 декабря 1958 г. эта линия 20 декабря была передана в постоянную эксплуатацию общей сети дорог МПС и была включена в оперативное руководство и состав Восточно-Сибирской железной дороги.

Строительство не менее важной железнодорожной линии Абакан — Тайшет (восточного ее участка) приказом по Министерству СССР № 623-п от 18 ноября 1957 г. было возложено на Ангарстрой. Одновременно Управление Ангарского строительства вело работу по усилению пропускной способности линии Тайшет — Лена, в первую очередь, связанную с электрификацией линий. Поэтому в 1960-е гг. одной из важнейших функций Ангарстроя становится электрификация железных дорог Тайшет — Лена и Абакан — Тайшет (восточного участка).

Вместе с тем подразделения Управления Ангарского строительства прокладывали подъездные пути к БЛПК, БрАЗу, Коршуновскому ГОКу и другим предприятиям Братского энергопромышленного района. А в связи с созданием ложа Братского водохранилища подразделения управления занимались работами по переносу участка Моргудон — Видим из зоны затопления.

В 1961 г. Минтрансстроем было принято решение о передислокации Управления Ангарского строительства со станции Заярск-1 на станцию Гидростроитель (поселок Осиновка), в связи с тем, что поселок Заярск-1 попадал в зону затопления водохранилища Братской ГЭС. Основные строительные работы, выполненные Ангарстроем в последние десять лет, концентрировались в районе станции Гидростроитель, где располагалась база строительной индустрии Ангарстроя.

С декабря 1965 г. строительство новой железнодорожной линии Хребтовая — Усть-Илимская ГЭС было также возложено на Управление Ангарского строительства. При участии СМП-219 в 1973 г. участок железной дороги был сдан в эксплуатацию с оценкой «отлично», за что бригадир путейцев В. И. Лакомов был награжден Золотой Звездой Героя Социалистической Труды.

Коллектив «Ангарстроя» проделал колоссальную работу по строительству железнодорожных линий, которые пролегли через безлюдную тайгу. Благодаря ангарстроевцам стало реальным строительство мощной Братской гидроэлектростанции на реке Ангаре, создание предпосылок для возведения крупных промышленных предприятий. Ввод в эксплуатацию новых линий железных дорог способствовал увеличению экономической мощи региона и всей страны. В успех по выполнению заданий семилетки и восьмой пятилетки значительный вклад внес коллектив транспортных строителей УС «Ангарстрой».

Постановление № 561 ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» было принято 8 июля 1974 г., эта дата считается официальным началом стройки. План предполагал строительство магистрали протяженностью 3 145 км от Усть-Кута (станция Лена) до Комсомольска-на-Амуре,

прокладку второго пути длиной 680 км на уже построенном участке Тайшет — Лена и однопутную 400-километровую железную дорогу БАМ— Тында — Беркакит, в общей сложности 4 225 км путей.

На Главное управление по строительству Байкало-Амурской магистрали было возложено руководство строительством западной части БАМа на участках Тайшет — Лена (вторые пути), Лена — Тында, Тында — Беркакит и производственной базы. В составе ГлавБАМстроя в 1975 г. было 6, а в 1978 г. 10 управлений строительством и трестов. Одной из таких генподрядных организаций было УС «Ангарстрой».

На вторых путях и западном участке БАМа предстояло выполнить огромные объемы работ. Только на участке от Усть-Кута до Нижнеангарска необходимо было вырубить и очистить трассу от леса на площади более 4 750 га, построить свыше 3 000 км автомобильных дорог, выполнить 29 млн кубометров земляных работ, построить более ста мостов, уложить не менее 400 км железнодорожных путей.

По вторым путям на железнодорожной линии Тайшет — Лена необходимо было обеспечить отсыпку земляного полотна, построить мосты и уложить 740 км путей с реконструкцией всех отдельных пунктов и электрификацией участка от Коршунихи до Лены. Все это необходимо было сделать в условиях напряженного движения поездов, вызванного ограниченной пропускной способностью Братского отделения дороги.

Перед коллективом Ангарстроя были поставлены очень важные задачи, небывалые объемы работ, которые требовалось выполнять в тяжелых условиях. Также на плечи работников Ангарстроя легли обязанности по строительству городов, поселков, зданий и сооружений, больниц и школ, клубов. Первый год работы позволил утверждать, что коллектив способен выполнить свои социалистические обязательства. Так, на западном участке БАМа план был выполнен раньше срока. Сдержали свое слово строители вторых путей.

1 апреля 1976 г. приказом министра было образовано подразделение — мехколонна № 163 треста «ЗапБАМстроймеханизация». Основной задачей стало строительство вторых путей Тайшет — Лена на участке Гидростроитель — Коршуниха. О размахе работ дают представление следующие цифры: только в 1976 г. необходимо было отсыпать земляное полотно на участке Гидростроитель — Подвыездный, вложить в него 800 тыс. м³ грунта и освоить свыше миллиона рублей [7, 13.05.1976 г.].

10 декабря 1980 г. было открыто сквозное движение поездов по второму пути от Тайшета до Гидростроителя. Всего в 1980 г. Управлением Ангарстроя введены в эксплуатацию 79,4 км вторых путей на линии Тайшет — Лена и 32 км станционных путей. Были введены в строй новые мощности завода по ремонту дорожных и строительных машин, цех ремонтно-механического завода в Тайшете, перевыполнен план по вводу жилья, построен клуб на 50 мест в Тайшете [7, 12.02.1981 г.].

Строительство участка от Усть-Кута до Байкальского тоннеля в 1974–1979 гг. вело УС «Ангарстрой», а с 1980 г. вновь организованный трест «ЛенаБАМстрой». Особенностью комплектования кадров на участке было то, что основное ядро рабочих и инженерно-технических работников составляли ангарстроевцы, что облегчило создание и стабилизацию трудовых коллективов, сокращало адаптацион-

ный период вновь прибывших. Большую роль в повышении квалификации строителей сыграли филиалы институтов — Братского индустриального, Иркутского политехнического, Восточно-Сибирского технологического.

Первыми прибывшими на БАМ, в Усть-Кут, были работники СМП–266 треста «Ангарстрой», передислоцировавшегося сюда с Усть-Илимской ветки. Возглавлял СМП–266 35-летний инженер Ф. В. Ходаковский. Перед СМП стояла задача высадить десант на берег реки Таюра, позже перебазировать туда состав поезда, построить жилье, перебросить по зимнику грузы, проложить пути.

Аналогично с мая 1974 г. организовывался десант новоприбывших комсомольцев на Звездный, Нию, Улькан, Кунерму и т. д. По всей протяженности трассы прибывали новые отряды, формировались новые поезда, организовывались тресты.

Одновременно велось строительство моста через Лену, для чего был организован трест «Мостострой-9», главным управляющим которого стал С. П. Фарфуляк. Мост через Лену являлся объектом государственного значения, от его возведения зависел успех строительства не только Западного участка, но и всей магистрали. Первый кубометр бетона ленского моста был заложен 16 августа 1974 г., а последняя панель пролетного строения была смонтирована 19 августа 1975 г. Всего один год потребовался строителям для производства основного объема работ. Открытие моста стало большим праздником труда. 4 декабря 1975 г. из Усть-Кута вышел первый поезд с почетными пассажирами и, пройдя через первый крупный мост БАМа, преодолев около шестидесяти километров, спустя пять часов прибыл на первую станцию Байкало-Амурской магистрали — Таюру.

В августе 1978 г. бригада Героя Социалистического Труда В. И. Лакомова уложила последнее звено железнодорожного пути на ст. Кунерма, последней станции на территории Иркутской области. В октябре 1978 г. на год и два месяца раньше предусмотренного срока первый поезд с почетными пассажирами, победителями социалистического соревнования «Заслужи билет до Байкала», пришел на разъезд Даван.

Подводя итоги, можно констатировать, что Управлением строительства «Ангарстрой» в период 1947–1983 гг. были выполнены работы по строительству западного участка БАМа, строительству вторых путей линии Тайшет — Лена и ее электрификации, восточного участка линии Абакан — Тайшет, по развитию железнодорожного узла станции Тайшет, электрификации Восточно-Сибирской железнодорожной магистрали на участке Иланская — Тайшет, строительство линии Хребтовая — Усть-Илимская, подъездных путей БРАЗа, БЛПК, Коршуновского ГОКа. Коллектив транспортных строителей дал многочисленные примеры трудового героизма и мужества. Многие строители транспортных магистралей и социальных объектов были награждены орденами и медалями СССР, удостоены высокого звания Героев Социалистического Труда.

Таким образом, исторический опыт строительства железных дорог в России свидетельствует, что индустриальное освоение новых районов при продуманной научно обоснованной стратегии, разумном планировании способно обеспечить позитивные результаты в социально-экономическом развитии региона и страны. Разумеется, следует понимать особенности эпох строительства, когда бережного отношения к человеку как главному субъекту достижений не всегда доставало.

В современных условиях правительство России вновь обращает внимание на восточные регионы страны, рассматривая их в качестве территории инновационного развития, важного ресурса повышения экономического потенциала. В комплексном освоении природных богатств и развитии производительных сил региона особое место принадлежит зоне Байкало-Амурской магистрали, в том числе ее западного участка. Магистраль сможет сыграть роль катализатора интенсивного освоения и стабилизации не только восточносибирского, но и дальневосточного регионов. Активизация добычи ресурсов сможет генерировать устойчивый грузопоток и, следовательно, загрузить дорогу не только на стадии строительства объектов специализации и инфраструктуры, но и при их последующей эксплуатации.

Литература

1. Архивный отдел администрации г. Братска (АОАГБ). Ф. Р-148. Управление строительства «Ангарстрой». Оп. 1.
2. Афанасов О. В. Возведение Западного участка БАМа (Тайшет — Братск — Лена) в послевоенный период (конец 1940-х — начало 1950-х гг.) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2005. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2005. С. 134–137.
3. Афанасов О. В. Ангарское строительство (железная дорога Тайшет — Лена) в 1953 году: проблемы перехода из ведения МВД в состав МПС // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2008. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. С. 192–196.
4. Зензинов Н. А. Строительство магистрали: идеи, предложения, проекты // Железнодорожный транспорт. 1991. № 5. С. 11–15.
5. Саблер С. В., Сосновский И. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. Исторический очерк. Санкт-Петербург, 1903. 451 с.
6. Селезнев Е. С. Лагеря НКВД — МВД СССР на западном БАМе: Тайшет — Братск — Усть-Кут. 1938–1951. Красноярск: Сибирские промыслы, 2015. 216 с.
7. Строитель БАМа. 1974–1981.

УДК 624(571.54)

УЧАСТИЕ ТРЕСТА «ЗАПБАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БУРЯТСКОГО УЧАСТКА БАМа

© Санжиева Татьяна Ефремовна

доктор исторических наук, профессор,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

sanj_te@mail.ru

В статье исследуется деятельность одной из крупнейших строительных организаций БАМа — треста «ЗапБАМстроймеханизация». В состав треста входило 14 мехколонн, осуществлявших земляные работы. Бурятский участок был самым сложным, поскольку пролегал по необжитым северным территориям республики. В условиях непроходимой тайги, гористой местности, холодного климата механизаторы отсыпали земляное полотно под укладку железной дороги. Одним из факторов выполнения дорогостоящего проекта СССР стал трудовой энтузиазм молодых строителей, объединенных в комсомольскую организацию. Созданные ими лозунги, например, «Я — хозяин стройки!», «Мы строим БАМ — БАМ строит

нас!» служили твердой мотивацией для скорейшего завершения строительства железной дороги. Ударный труд подкреплялся хорошими заработками. В статье использованы материалы из газет тех лет, которые передают трудовую романтику и важность железной дороги для экономического развития страны, которую понимали строители БАМа.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; бурятский участок; трест «ЗапБАМстроймеханизация»; отсыпка земляного полотна; механизация земляных работ.

“ZAPBAMSTROYMEKHANIZATSIYA” TRUST PARTICIPATION IN THE CONSTRUCTION OF THE BURYAT SECTION OF BAM

© Tatyana E. Sanzhieva
Doctor of History, Professor
Banzarov Buryat State University named
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
sanj_te@mail.ru

The article examines the activities of one of the largest construction organizations of BAM — “ZapBAMstroymekhanizatsiya” trust. The trust included 14 mechanized columns that carried out excavation work. The Buryat section was the most difficult, since it ran through the uninhabited northern territories of the republic. In conditions of impassable taiga, mountainous terrain, and cold climate, machine operators poured the subgrade for laying the railway. One of the factors in the implementation of the expensive USSR project was the labor enthusiasm of young builders united in the Komsomol organization. The slogans they created, for example, “I am the owner of the construction site!”, “We are building BAM — BAM is building us!” served as a strong motivation for the speedy completion of the railway. The hard work was supported by good earnings. The article uses materials from newspapers of those years that show the romance of labor and the importance of the railway for the economic development of the country, which was understood by the builders of the BAM.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; Buryat section; trust “ZapBAMstroymekhanizatsiya”; backfilling of the subgrade.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) стал одним из крупнейших проектов второй половины XX в. и по значимости железнодорожной артерии для экономики страны, и по затраченным финансовым, техническим и трудовым ресурсам. Желание быть полезным Родине, молодой задор, сильная мотивация комсомольской организации — все это вело молодых строителей к трудовым подвигам в трудных условиях освоения необжитой территории. «Магистраль века — строим на века!» — под таким девизом строителей призывали трудиться эффективно и качественно.

Бурятский участок БАМа из-за сложности рельефа, большого количества рек и ручьев был самым сложным. Поэтому возведение железной дороги и всей инфраструктуры на севере Бурятии было под силу только мощным строительным организациям. Такие организации, как Нижнеангарсктрансстрой, Мостострой-9, БАМтоннельстрой, ЗапБАМстроймеханизация и др., были созданы в кратчайшие сроки и укомплектованы техникой и трудовыми ресурсами.

Трест «ЗапБАМстроймеханизация» был создан в конце 1974 г. приказом Министерства транспортного строительства СССР с дислокацией в селе Якурим Усть-Кутского района Иркутской области. Возглавил его В. В. Евтушенко. Новому строительному гиганту тресты «Сибстроймеханизация» и «Уралстроймеханизация» передали 14 механизированных колонн (МК) [5]. На бурятском участке работали МК № 131, 135, 136, 138, 142, 160, 161, 163. Основной функцией треста «ЗапБАМстроймеханизация» была механизация земляных работ на отсыпке земляного полотна и строительства искусственных сооружений на иркутском и бурятском участках БАМа. Укладкой железнодорожного пути занимался трест «Нижеангарсктрансстрой» под руководством Ф. В. Ходаковского.

С 1975 г. в мехколонны треста стала поступать современная высокопроизводительная, комфортабельная дорогостоящая мощная техника. Например, землеройно-транспортная техника американской компании «Катерпиллар», японские бульдозеры «Каматсу» и др. Такого парка машин, механизмов и оборудования не было ни на одной стройке страны. Под такую технику комплектовались комплексные бригады, которые оснащались экскаватором, автомобилями-самосвалами в зависимости от грузоподъемности и дальности возки грунта, одним-двумя бульдозерами и уплотнительным катком. В летнее время к комплекту придавалась еще поливомоечная машина. Создавались более мощные бригады, оснащавшиеся двумя и даже четырьмя экскаваторами в зависимости от объема работы. В комплексных бригадах внедрялась аккордно-премиальная оплата труда.

В 1978 г. рельсы Большого БАМа пересекли границу Иркутской области и пришли в Бурятию. Механизаторам ЗапБАМстроймеханизации предстояли работы до границы с Читинской областью протяженностью 1,5 тыс. км. Отсыпка земляного полотна шла в сложных условиях, одним из сдерживающих факторов была вечная мерзлота, которую необходимо было убирать и на ее место отсыпать грунт в несколько слоев. По новым техническим решениям проектировщиков мерзлота оставалась, выполнялись углубленные откосы из естественного грунта. Экономия составила более 1 млн рублей [5]. Точно такой же эксперимент повторили и на обходе Северо-Муйского тоннеля. Отсыпка земполотна в обход Северомуйского хребта шла в горной местности с уклоном с 18 %.

Ударные темпы грандиозного строительства железной дороги в непроходимой тайге могли быть достигнуты за счет энтузиазма строителей, который облекался в соревновательный процесс. Для того чтобы ускорить стройку, в среде ее участников возникали различные движения и лозунги. Одним из первых стало движение «Я — хозяин стройки!», которое в основном развернулось среди молодых работников треста «ЗапБАМстроймеханизация». Среди молодежи наблюдался высокий порог мотивации. Так, в начале 1976 г. механизаторы МК-132 В. Монахов и А. Кубрик обязались до конца строительства магистрали проработать на вверенной им технике, кроме того, ежемесячно вырабатывать 20 тыс. кубометров грунта при норме 11,5 тыс. Так, среди механизаторов распространилось движение «двадцатитысячников».

Как отмечала газета «Правда Бурятии», на бурятском участке движение «Я — хозяин стройки!» развивалось слабо [3]. Инициативу поддержали бригады Попова, Куликова из МК-138, которые довели выработку до 25–30 тыс. кубометров грунта [3]. Успешное выполнение повышенных обязательств механизаторами гарантиро-

вало рост производительности труда — показателя, демонстрирующего эффективность производства. К этому призывали государство и участники стройки. В Открытом письме от 21 мая 1976 г., предпринятого в Улан-Удэ, бойцы Всесоюзного ударного комсомольского строительного отряда им. XVII съезда ВЛКСМ писали: «Мы призываем всех молодых строителей Байкало-Амурской магистрали включиться в патриотическое движение «Я — хозяин стройки!». Быть хозяином стройки — это значит бережно относиться к каждой минуте рабочего времени, каждой машине и механизму, строительным материалам» [3, 26 мая].

С хорошим качеством сдавали земполотно механизаторы МК-137 и 138. Из них выделялись бригады М. И. Довгаля и А. А. Федорова, сдав под укладку железнодорожного пути земполотно на 433-м и 477-м километрах. Для ускорения темпов строительства внедрялись различные методы организации труда, один из них — принцип рабочей эстафеты. Этот принцип повышал слаженность работы между бригадами, проводящими отсыпку земполотна, работающими на укладке пути, и бригадами мостовиков. Сдерживающим фактором стало то, что руководство треста «ЗапБАМстроймеханизация» и некоторых мехколонн находилось в Иркутской области, в г. Усть-Кут. Поэтому некоторые МК вели работу вахтовым методом.

В 1979 г. железная дорога была уложена до Северобайкальска. Сложности строительства преодолевались за счет энтузиазма бамовцев. Механизаторы треста «ЗапБАМстроймеханизация» положили 9,6 млн кубометров земляного полотна под главный путь, что позволило уложить 58 км пути до Нижнеангарска. В 1980 г. участок был поделен на перегоны: Нижнеангарск-I — Нижнеангарск-II — 25 км; Нижнеангарск-II — Холодная — 15 км; Холодная — Кичера — 22 км.

Технические сложности возникли при строительстве основного пути в районе поселков Нижнеангарск и Душкачан из-за некачественной отделки земполотна. За качеством строительно-монтажных работ (СМР) следила Нижнеангарская группа заказчика. В отчетах по качеству СМР по устройству земполотна было выдано предупреждение, в котором указывалось недостаточное уплотнение грунта, нарушение отсыпки на некоторых участках, нарушение проектных размеров полотна, на несоответствие грунта паспортным данным карьеров. Запрещалась разработка непроектных карьеров. Мехколонны устраняли недоделки по замечаниям в указанные сроки, но не всегда. Группа заказчика задержала оплату на сумму 650 тыс. рублей за брак на перегоне р. Холодная — ст. Кичера. Здесь были выполнены дополнительные работы по выторфовке на 391-м и 559-м километрах для улучшения качества земполотна. На разъезде Киран была произведена замена 90 тыс. кубометров грунта вследствие наличия большого содержания глинистых и илистых частиц. В тресте был организован общественный контроль над качеством отсыпки земляного полотна, который осуществляли общественные инспекторы по качеству. Специально для этого в тресте было разработано и утверждено «Положение о правах и обязанностях общественных контролеров качества СМР». На общественных началах механизаторы осуществляли самоконтроль качества работы. Сданное земполотно оценивалось по четырехбалльной системе: «отлично», «хорошо», «удовлетворительно» и «неудовлетворительно».

В 1981 г. строители должны были построить участок Кичера — Янчуй длиной 151 км. Для этого надо было уложить в земполотно 1,5 млн кубометров грунта, построить 63 моста, 65 водопропускных труб и уложить 151 км рельсошпальной

решетки [1]. За эффективную работу были отмечены коллективы МК-135, 138 и 161, а также бригада механизаторов М. Довгаля, которая подготовила 54 км полотна под укладку [2].

В 1984 г. тресту «ЗапБАМстроймеханизация» было торжественно вручено знамя Минтрансстроя СССР, затем орден Трудового Красного Знамени.

Атмосферу работы механизаторов БАМа характеризуют воспоминания В. К. Степаненко, прораба, начальника мехколонны, с 1995 г. генерального директора ОАО «ЗапБАМстроймеханизация»: «О трудовом напряжении свидетельствует хотя бы такой факт. На Витимском плацдарме было сосредоточено 12 мехколонн треста. Из карьера на 817-м километре БАМа, например, одновременно вывозили грунт в насыпь до 700 самосвалов, там работали 40 экскаваторов и другие механизмы. Окрестная тайга содрогалась от рокота ревущих моторов. Такое впечатление, будто шла в наступление танковая дивизия» [5].

Сложность работы иногда превышала трудовой энтузиазм строителей БАМа, желание сдать объект досрочно или в срок порой приводили к браку в работе. Контроль качества работы в тресте «ЗапБАМстроймеханизация» постоянно осуществлялся. Надзор за механизаторами, устранявшими недоделки, также велся регулярно. Строители понимали, что от качества их работы зависит безопасность железнодорожного движения.

Таким образом, бурятский участок БАМа был завершен, начался второй этап стройки — ввод в постоянную эксплуатацию. «БАМ строит вся страна!» — это лозунг был реализован. Действительно все союзные республики участвовали в строительстве БАМа, вкладывая финансы, выделяя строительные материалы, отправляя своих строителей. Вторая железнодорожная магистраль связала дальневосточные регионы с центром. Трест «ЗапБАМстроймеханизация» в 1996 г. акционировался, став открытым акционерным обществом. С завершением строительства передислоцировался в европейские регионы России.

Литература

1. Блокнот агитатора. 1981. № 9.
2. Правда. 1981. 31 дек.
3. Правда Бурятии. 1976. 19 февр.
4. Правда Бурятии. 1976. 26 мая.
5. Северный Байкал. 1985. 7 апр.
6. Степаненко В. Лучшие дороги нашей жизни // Гудок. 2004. 26 мая. С. 2.

УДК 94 (470.6)

ИЗМЕНЕНИЯ В ДИСЛОКАЦИИ СОВЕТСКОЙ АРМИИ В ПЕРИОД СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В СФЕРЕ ЕЕ ТЯГОТЕНИЯ

© **Новиков Павел Александрович**

доктор исторических наук, заведующий кафедрой истории и философии,
Иркутский национальный исследовательский технический университет
Россия, 664072, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 83
novikov710@yandex.ru

Статья обобщает данные о советском военном строительстве и передислокации войск с запада на восток в контексте строительства Байкало-Амурской магистрали. Указывается, что версию о военно-стратегических мотивах решения о сооружении БАМа наиболее интенсивно разрабатывала западная историография рубежа 1970–1980-х гг. Автором представлен детальный обзор многократного увеличения северо-азиатской группировки Советской армии. Причина — обострение отношений с Китаем на почве острых идеологических споров и рост с 1962 г. военного напряжения на советско-китайской границе. В 1960–1967 гг. в Сибирском, Забайкальском и Дальневосточном военных округах Советского Союза размещалось 10 дивизий сухопутных войск, к 1970 г. — 35, к 1983 г. — 88. Для оценки последовательности организационных решений кратко освещены и предшествующие процессы от окончания Второй мировой войны. Переброски соединений начались в основном (исключения упомянуты) уже после советско-китайского вооруженного конфликта 1969 г. у острова Даманский, что позволяет оценить предусмотрительность советского руководства как невысокую.

Ключевые слова: Советская армия; дивизии; передислокация; военное строительство; непоследовательность организационных решений; советско-китайские отношения; гарнизоны; военные округа; историография; Байкало-Амурская магистраль.

CHANGES IN THE DEPLOYMENT OF THE SOVIET ARMY DURING THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE IN THE SPHERE OF ITS GRAVITY

© Pavel A. Novikov

doctor of history, Head of the History and Philosophy Chair

Irkutsk National Research Technical University

Russia, 664072, Irkutsk, Lermontov st., 83

novikov710@yandex.ru

The article summarizes data on Soviet military construction and redeployment of troops from west to east in the context of the construction of the Baikal-Amur Mainline. It is indicated that the version of the military-strategic motives for the decision to build the BAM was most intensively developed by Western historiography at the turn of the 1970s–1980s. The author presents a detailed overview of the multiple increase in the North Asian group of the Soviet army. The reason is the aggravation of relations with China due to acute ideological disputes and the growth since 1962 of military tension on the Soviet-Chinese border. In 1960–1967 in the Siberian, Transbaikal and Far Eastern military districts of the Soviet Union, 10 divisions of ground forces were stationed, by 1970 — 35, by 1983 — 88. To assess the sequence of organizational decisions, the preceding processes from the end of the Second World War are briefly covered. The transfer of formations began mainly (exceptions are mentioned) after the Soviet-Chinese armed conflict of 1969 near Damansky Island, which allows us to assess the foresight of the Soviet leadership as low.

Keywords: Soviet army; divisions; redeployment; military construction; inconsistency of organizational decisions; Soviet-Chinese relations; garrisons; military districts; historiography; Baikal-Amur Mainline.

Многослойная, драматичная и хронологически длительная, с несколькими продолжительными перерывами история сооружения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали отразила ключевые закономерности и главные «родовые» черты развития Советского Союза. Не должна удивлять четкая корреляция общесоюзных политико-экономических процессов и собственно событий вокруг этой второй после Транссиба протяженности и масштабам отечественной транспортной стройки. Можно долго и с разных сторон оценивать своевременность решений о начале строительства тех или иных участков, критиковать непоследовательность в реализации планов, осуждать расточительное обесценивание всей палитры материальных и духовных народных усилий, «брошенных на полпути», не имевших оперативной отдачи и тем самым сокративших возможности нашего Отечества для дальнейших свершений. В этой связи данный материал хотелось бы посвятить предметному обзору многократного увеличения восточной (северо-азиатской) группировки (в 1960–1967 гг. в Сибирском, Забайкальском и Дальневосточном военных округах было 10 дивизий сухопутных войск, к 1970 г. таковых стало 35, к 1983 г. — 88) Советской армии накануне и во время строительства БАМа. Для понимания общего контекста в те же годы общее количество сухопутных дивизий Советского Союза составляло 137, 179 и 290 соответственно, что означает рост доли северо-азиатских воинских соединений с 7,3 до 19,6 %, а потом и до 30,3% [16, с. 129].

Современный исследователь Н. С. Байкалов отмечает, что версию о военно-стратегических мотивах строительства БАМа наиболее интенсивно разрабатывала западная историография в годы холодной войны (У. Гериг, А. Уайтинг, Е. Зерубавель публиковались в 1980–1981 гг.) [9], увязывая ее с ухудшением советско-китайских отношений на рубеже 1960–1970-х гг. и с потребностью в рокадной железной дороге [2, с. 16; 3, с. 35–36]. При этом спустя тридцать лет Дж. Груцмахер в публикации 2012 г. признавал, что переход от умозрительной гипотезы к документальному обоснованию затруднен полным отсутствием советских источников по значению военно-стратегического фактора для строительства БАМа.

Н. С. Байкалов обращает особое внимание, что за еще пять-шесть лет до первых официальных объявлений о возобновлении строительства БАМа изменились внешнеполитические ориентиры СССР. Они изменились из-за роста напряжения в странах социалистического лагеря («Пражская весна» 1968 г. и последовавшие за ней события) и из-за ухудшения советско-китайских отношений (конфликт на Даманском в марте 1969 г.) [2, с. 24].

Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев 15 марта 1974 г., выступая в Алма-Ате на торжественном заседании, приуроченном к 20-летию юбилею начала освоения целины, упомянул: «Целина не кончается казахстанскими или алтайскими степями. Целина — это тайга Сибири, тундра Севера, пустыни Средней Азии. Чтобы быть более конкретным, назову лишь один из готовящихся проектов. Это Байкало-Амурская магистраль, железная дорога, которая пересечет всю Восточную Сибирь и Дальний Восток. Строительство этой железной дороги, которая прорежет сибирский массив с его неисчерпаемыми природными богатствами, открывает путь к созданию нового крупного промышленного района: вдоль нее вырастут поселки и города, промышленные предприятия и рудники, разумеется, бу-

дут вспаханы и пущены в сельскохозяйственный оборот новые земли» [4]. Упоминание новых пашен следует отнести, конечно, к области несбыточной фантастики. Запомним, однако, дату выступления.

Обобщим наиболее красноречивые данные о советском военном строительстве и изменениях в дислокации войск, причем для реконструкции общего контекста подчеркнем продуктивность сравнения аналогичных государственных усилий в разрезе и хронологии, и географии. Общая картина ключевых организационных мероприятий в Советской армии представлена в многочисленных публикациях [5, 6, 11, 12, 16, 17], в том числе напрямую упоминающих БАМ [1, 13].

Особо отметим, что в массиве отечественных военно-теоретических работ предметно отражены многоплановые сюжеты развития как российской железнодорожной инфраструктуры в начале XX в. [15, 18], так и японский опыт транспортного освоения оккупированного северо-востока Китая (Маньчжурии) в 1930-х гг. [14]. Приведем лишь пару наиболее содержательных фрагментов. Коммерческая пропускная способность (на 1914 г.) по всей линии (Тюмень-Омской железной дороги) и на отдельных участках 9 пар поездов. При мобилизации с открытием разъездов 2-й очереди предполагалось повысить пропускную способность до 20 пар поездов в сутки [7, с. 72–73]. По оценке А. А. Свечина, опыт действия русских войск в 1904–1905 гг. четко показал японцам, как ограничивается оперативный маневр при действиях вдоль единственной железной дороги. Поэтому, захватив Северную Маньчжурию, японцы предприняли в пустынях Хингана, приамурской и приуссурийской территории (плотность населения — от 0,7 до 2–3 чел. на 1 км²) «лихорадочное» строительство (1 500 км в год) лишенных экономического значения железных дорог и к 1937 г. располагали в каждом отдельном районе как минимум двумя линиями [14, с. 154].

К весне 1957 г. в Советской армии насчитывалось 30 танковых дивизий. Из них две находились в составе Дальневосточного военного округа: 2-я (пункт дислокации Липовка) и 3-я (Покровка), а три в составе Забайкальского военного округа: 5-я гвардейская (77-й разъезд Забайкальской железной дороги), 13-я (станция Дивизионная под Улан-Удэ) и 16-я (Налахай, Монгольская Народная Республика). Две последние до 4 марта 1955 г. имели номера 61 и 111 соответственно.

Весной-летом 1957 г. число советских танковых дивизий выросло до 47, при этом две танковые дивизии Забайкальского военного округа преобразованы в мотострелковые: 5-я гвардейская танковая — в 122-ю гвардейскую мотострелковую, а 13-я танковая — в 13-ю мотострелковую. В июле 1957 г. расформирована 16-я танковая дивизия. Таким образом, к 1959 г. в Забайкалье осталась одна мотострелковая дивизия, расквартированная на разъезде 77 и на станции Даурия. В апреле 1966 г. из Новочеркасска в Кяхту (Наушки) была передислоцирована 5-я гвардейская танковая дивизия (до 1954 г. одноименная кавалерийская, затем до января 1965 г. 18-я гвардейская танковая (с ноября 1954 г. по март 1962 г. с приставкой «тяжелая»), подавившая волнения рабочих в Новочеркасске в июне 1962 г.). Итого в Забайкальском военном округе на рубеже 1967–1968 гг. было всего две дивизии, тогда как на 1948 г. тот же округ (тогда еще без включенных в 1953 г. в его состав Иркутской области и Якутской АССР) на территории СССР (в Читинской области и Бурят-Монгольской АССР) и Монгольской Народной Республики располагал 10 дивизиями: тремя танковыми, двумя механизированными, двумя стрелковыми, двумя пулеметно-артиллерийскими и одной кавалерийской.

Весной-летом 1957 г. танковые дивизии Дальневосточного военного округа сменили нумерацию, 2-я стала 32-й (с января 1965 г. 66-й), 3-я — 46-й. [16, с. 199–202]. Последняя в ноябре 1959 г. расформирована. 66-я танковая дивизия в декабре 1970 г. переформирована в 277-ю мотострелковую дивизию. К середине 1960-х гг. на материковой части того же округа были три мотострелковые дивизии: на юге Приморья в 123-я гвардейская в Барабаше, и 40-я в Смоляниново, 129-я дислоцировалась в Хабаровске.

Оценивая общую последовательность советской политики, упомянем вывод по решению Н. С. Хрущева на территорию СССР в период с октября 1954 г. по май 1955 г. всех соединений 39-й армии, с августа 1945 г. дислоцировавшихся в Китае (Ляодунский полуостров). Единственный в этой армии корпус — 5-й гвардейский стрелковый — из 17-й гвардейской стрелковой (в Барабаш) и 7-й механизированной дивизий (ранее входившая в состав корпуса 19-я гвардейская стрелковая дивизия была в сентябре 1955 г. расформирована) передислоцирован в Приморье.

Запомним, что сокращения в 1956–1959 гг. уменьшили число сухопутных дивизий в трех северо-азиатских округах до 9, из которых три находились на Камчатке и Сахалине. При этом перестали быть гарнизонами, в которых размещалось по одной дивизии (как оказалось, ненадолго), Тюмень, Бийск, Красноярск, Нижнеудинск, Иркутск, Улан-Удэ (Дивизионная), Чита (Антипи́ха), Сретенск, Белогорск; в Приморье: Гродеково, Красный Кут, Покровка (северо-западнее Уссурийска), Полтавка, Спасск, Сучан; на острове Сахалин Долинск; на полуострове Камчатка Усть-Большерецк; в Монголии Налайх (под Улан-Батором), Сайн-Шанд.

В связи с обострением отношений с Китаем на почве идеологических споров и постоянного с 1962 г. роста военной напряженности на границе с ним СССР предпринял массовую (сопоставимую по масштабам лишь со временами русско-японской войны — 1904 — первой половины 1905 г. и преддверием советско-японской войны — лета 1945 г.) передислокацию войск с запада на восток. Причем поскольку переброска основной массы соединений началась уже после мартовского вооруженного конфликта 1969 г. на острове Даманский, то степень предусмотрительности советского руководства можно оценить как невысокую. О наличии же опасений свидетельствует и восстановление в августе 1967 г. в составе Забайкальского военного округа воздушной армии, и прибытие с весны 1968 г. дополнительных дивизий.

С весны 1968 по 1979 г. в три северо-азиатских округа были переброшены две танковые дивизии: 2-я гвардейская (в апреле 1968 г. передислоцирована из Луги, Ленинградский военный округ в Чойболсан) и 51-й танковая (из Новочеркаска, Северо-Кавказский военный округ в 1974 г. в Булган, Монголия), одна артиллерийская дивизия — 12-я (из Калинина (ныне Тверь), Московский военный округ, в Чистые Ключи под Шелеховым, Иркутская область); 19 мотострелковых дивизий: восемь из Московского военного округа 11-я гвардейская (из Смоленска в Безречную Читинской области), 32-я гвардейская (из Калинина временно в 1970 г. в Забайкальский военный округ, возвращена), 38-я гвардейская (из Вышнего Волочка в Сретенск), 245-я (из Курска в Гусиноозерск), 270-я (из Горького (ныне Нижний Новгород) в Хабаровск), 272-я (из Курска в поселок Бабстово Еврейской автономной области); четыре из Северо-Кавказского военного округа — 62-я (из Майкопа в поселок Итатка, в 55 км от Томска), 73-я (из Новороссийска в

Комсомольск-на-Амуре), 202-я (из Орджоникидзе (ныне Владикавказ) в Чистые Ключи), 266-я (из Волгограда в г. Райчихинск Амурской области); две из Киевского военного округа — 81-я гвардейская (в июле 1969 г. из Конотопа в Бикин) и 135-я (в 1968 г. из Луганска в Лесозаводск, в следующем году приняла активное участие в событиях на острове Даманский); две из Прибалтийского военного округа — 265-я (из Вильнюса в поселок Возжаевка) и 31-я гвардейская (с мая 1977 г. 21-я гвардейская танковая) (из Каунаса в Белогорск); одна из Одесского военного округа — 52-я (из Керчи в Нижнеудинск); одна из Ленинградского военного округа — 67-я (из Вологды в г. Сквородино Амурской области); одна из Приволжского военного округа — 29-я (из поселка Тоцкое в поселок Камень-Рыболов Приморского края).

Кроме того, силами и ресурсами северо-азиатских округов образованы три танковые (27-я, 77-я и 49-я), более 10 мотострелковых (в Улан-Удэ — 41-я и 198-я, в Шелехове — 91-я, в Борзе — 150-я, в Чите — 243-я (с 1969 г. 49-я танковая), последние две учебные; 118-я, в Ляличах 119-я (с 1982 г. ставшая 77-я танковая), в с. Монастырище Приморского края 121-я, в Уссурийске 124-я, в Завитинске 125-я (с апреля 1969 г. 27-я танковая), в Шкотово 148-я, в Благовещенске 192-я, в Красном Куте 199-я и другие), одна пулеметно-артиллерийская, одна артиллерийская дивизии.

Соединения, прибывшие из других округов, судя по всему, в большей мере содержались по штату «А» (дивизии постоянной готовности) и штату «Б» (дивизия со сроком готовности от 1 до 3 суток). Среди созданных силами округов было больше дивизий штата «В» (дивизия со сроком готовности от 4 до 10) и штата «Г» (11–30 суток) или «дивизий кадра», «кадрированных дивизий»: в Нижнеудинске 80-я и 81-я запасные танковые (на танках ИС-3 М и Т-34-85 соответственно), 57-я танковая и 110-я мотострелковая в Братске, 143-я мотострелковая в Иркутске, в Дивизионной 30-я артиллерийская, в Петровске-Забайкальском — 195-я мотострелковая, в Дровяной под Читой — 247-я мотострелковая [16, с. 141, 569, 584] и т. д. и т. д.

Различия в степени укомплектованности имели большое значение. А. М. Макашов вспоминал о 1970-х гг.: «В Советской армии было 300 дивизий, из них 30 — развернутых. Остальные сокращенные различного штата или база хранения. Личный состав находился в запасе, через определенные промежутки времени призывался на сборы, на учения. Служба в таких частях была для офицеров каторгой. Огромное количество боевой техники, которую надо обслуживать, охранять, держать в постоянной готовности. Кроме того, ведь нужно и личный состав обучать — и кадровый, и запаса, личной подготовкой заниматься, чтобы не отстать от знаний новой техники, новой теории. Самое трудное в таких частях — от мобилизация. За сутки надо принять 10–12 тысяч людей из народного хозяйства, переодеть, расставить по своим военно-учетным специальностям, вручить оружие. И сразу приступить к боевому слаживанию. Первые трое суток постоянного состава частей не спали. Если до этого регулярно готовиться, то справиться с задачей было можно» [10, с. 31–32].

Применительно к предназначению БАМа умозрительно выделим в дополнение к рокадному (как транспортной коммуникации параллельной вероятной линии фронта) именно транзитное значение магистрали (как минимум примени-

тельно к западной половине — участку Усть-Кут (станция Лена) — Тында протяженностью 1 687 км) в возможной перевозке личного состава для полного боевого развертывания забайкальских и дальневосточных дивизий Советской армии, учитывая, что техника и вооружение этих воинских соединений уже находились в их пунктах постоянной дислокации в приграничной полосе. Помимо собственно усиления военной группировки в Азии улучшению стратегических возможностей Советского Союза способствовала начатая в 1971 г. (завершенная к концу 1994 г.) электрификация Забайкальской железной дороги, повторное сооружение участка Бамовская — Тында, осуществленное за 1972–1977 гг. [8, с. 224], строительство вторых путей на участке Тайшет — Лена в 680 км за 1974–1982 гг.

Обобщенный в данной статье материал позволяет еще раз аргументированно подчеркнуть теснейшую взаимосвязь проблем военного строительства и хозяйственного освоения любой части суверенной территории нашего Отечества и острейшую необходимость сохранения преемственности управленческих решений для полного использования общенародных ресурсов.

Литература

1. Ануфриев А. В. Становление и развитие войск по охране железных дорог в Восточной Сибири // Историко-правовой и социокультурный опыт развития российской государственности: к 30-летию принятия Конституции Российской Федерации и к 50-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали: материалы Международной научно-практической конференции. Иркутск, 13–14 октября 2023 г. / ответственные редакторы С. И. Шишкин, П. А. Новиков. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2023. С. 132–137.
2. Байкалов Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е — 1990-е гг.): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Улан-Удэ, 2022. 556 с.
3. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: монография. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с.
4. 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. 32 с.
5. Воронцов В. Н. Будни советских войск: 61-я танковая дивизия в 1941–1955 гг. // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2023. № 3(51). С. 61–67.
6. Воронцов В. Н. «На штаты мирного времени»: послевоенная судьба сформированных на Забайкальском фронте в 1941–1943 гг. стрелковых дивизий и корпусов // Известия Лаборатории древних технологий. 2018. № 4. С. 239–247.
7. Краткое военно-географическое описание Западно-Сибирского театра военных действий. Петербург, 1919. 119 с.
8. Крюков А. М. Пути и тревоги: записки военного железнодорожника. Петрозаводск: Карелия, 1979. 267 с.
9. Ломакин К. В. Проблемы промышленного освоения восточных районов РСФСР в западногерманской историографии: начало 50-х — конец 80-х гг. XX века: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Омск, 2002. 22 с.
10. Макашов А. М. Знамени и присяге не изменил! Москва : Алгоритм, 2006. 288 с.
11. Новиков П. А. Корпуса и дивизии в Забайкалье на защите Отечества в 1904–1953 гг. // Трансграничье Востока России в модернизационных процессах XX–XXI вв. (к 100-летию Республики Бурятия): сборник научных статей / Б. В. Базаров; редакционная коллегия М. Н. Балданов и др. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2023. С. 34–37.

12. Новиков П. А. Советские войска в Восточной Сибири // Сибирский субэтнос: культура, традиции, ментальность: материалы VII Всероссийской научно-практической интернет-конференции на сайте sib-subethnos.narod.ru (Красноярск, 15 сентября 2011 г. — 15 января 2012 г.). Красноярск: Изд-во Краснояр. гос. пед. ун-та им. В. П. Астафьева, 2012. С. 103–114.
13. Постников С. И. В далеких гарнизонах. Москва: Polygon-press, 2004. 528 с.
14. Свечин А. А. Основы современной японской стратегии и тактики // Военная мысль. 1937. № 1. С. 141–165.
15. Свечин А. А. Стратегия. Москва: Военный вестник, 1927. 265 с.
16. Вооруженные силы СССР после Второй мировой войны: от Красной Армии к Советской. Часть 1. Сухопутные войска / В. И. Феськов, В. И. Голиков, К. А. Калашников, С. А. Слугин. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2013. 640 с.
17. Феськов В. И., Калашников К. А., Голиков В. И. Советская Армия в годы «холодной войны» (1945–1991). Томск: Изд-во Том. ун-та, 2004. 246 с.
18. Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. Москва, Ленинград: Гос. изд-во, отдел военной литературы, 1928. 194 с.

УДК 947

**БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ —
РОМАНТИКА КОМСОМОЛЬСКОЙ СТРОЙКИ
(ВИДЫ НА «СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ»)**

© **Шайдуллин Рафаиль Валеевич**

доктор исторических наук, профессор,
Институт Татарской энциклопедии и регионоведения
Академии наук Республики Татарстан,
Россия, 420015, г. Казань, ул. Пушкина, 56
srv@yandex.ru

В статье, посвященной героическим строителям Байкало-Амурской магистрали, проанализирована романтика всесоюзной комсомольской ударной стройки в контексте рассмотрения мечты молодежи о «светлом будущем». Обосновывается мысль о том, что строительство железнодорожной магистрали имело длительную историю, которая началась задолго до объявления ее всесоюзной комсомольской стройкой. На каждом этапе реализации государственного проекта по прокладке железной дороги в качестве агитационно-пропагандистских и производственных установок использовались различные формы мотивации для поддержания трудового энтузиазма у бамовцев, а также для массового вовлечения романтически настроенной молодежи в этот «почин». Описаны отдельные события из истории строительства железнодорожной магистрали, в том числе участие в нем жителей Татарстана. Определены факторы, сыгравшие ключевую роль в мотивации молодежи на участие в строительстве Байкало-Амурской магистрали: романтические или будничные меркантильные интересы.

Ключевые слова: всесоюзные комсомольские стройки; Байкало-Амурская магистраль; бамовская повседневность; трудовые подвиги; романтика стройки; мечты о «светлом будущем»; меркантильные интересы; Татарстан; улица Мусы Джалиля; знак «Почетному железнодорожнику».

BAIKAL-AMUR MAINLINE — THE ROMANCE
OF KOMSOMOL CONSTRUCTION (VIEWS OF A «BRIGHT FUTURE»)

© Rafail V. Shaydullin

Doctor of History, Professor

Institute of Tatar Encyclopedia and Regional Studies of the Academy of Sciences
of the Republic of Tatarstan

Russia, 420015, Kazan, Pushkin st., 56

srv@yandex.ru

In the article dedicated to the heroic builders of the Baikal-Amur mainline, the romance of the All-Union Komsomol Shock construction is analyzed in the context of considering the youth's dream of a "bright future". The idea is also substantiated that the construction of the railway had a long history, which began long before it was declared an All-Union Komsomol construction site. At each stage of the implementation of the state railway project, various forms of motivation were used as propaganda and production installations to maintain the enthusiasm of the BAMers for work, as well as for the mass involvement of romantically minded youth in this "initiative". In addition, individual events from the history of the construction of the railway are described, including the participation of residents of Tatarstan in it. The factors that played a key role in motivating young people to participate in the construction of the Baikal-Amur mainline are identified: romantic or everyday mercantile interests.

Keywords: All-Union Komsomol constructions; Baikal-Amur mainline; BAMers' daily life; labor exploits; romance of construction; dreams of a "bright future"; mercantile interests; BAMers from Tatarstan; Musa Jalil Street; badge of "Honorary Railwayman".

Советская эпоха была временем грандиозных всесоюзных ударных строек, когда на зов партии и комсомола съезжались романтики со всей страны. Ударные комсомольские стройки в советский период нашей истории были обыкновенным явлением. Начав свою историю с далеких 1920–1930-х годов, они продолжались вплоть до распада СССР. Конечно, они имели свои региональные и хронологические особенности. К примеру, в Татарстане новый этап ударных комсомольских строек, после 1920–1930-х г., начался в 1958 г., когда в республике стартовало строительство Казанского химического завода («Оргсинтеза»). В 1959 г. была объявлена комсомольская стройка Заинской ГРЭС (Заинская государственная районная электростанция им. 50-летия СССР) и рабочего поселка Новый Зай. В октябре 1962 г. на территории Биклянского лесхоза началось строительство промышленного гиганта — Нижнекамскнефтехима и г. Нижнекамска [10, с. 186–187]. В 1967 г. завод дал первую продукцию.

Наиболее крупной комсомольской ударной стройкой в Татарстане было возведение Камского автозавода (КамАЗа), начавшееся 13 декабря 1969 г. В начале 1970-х гг. оно было объявлено ударной комсомольской стройкой. В 1976 г. автогигант дал свою первую продукцию. При этом был построен город на 100 тыс. жителей. На эту комсомольскую стройку приехала молодежь почти со всех республик Союза, которая ударно возводила заводские корпуса автогиганта, жилье и городскую культурно-образовательную и социально-бытовую инфраструктуру [10, с. 57–59].

В 1973 г. 8 тысяч комсомольцев — участников Всероссийской ударной комсомольской стройки в Набережных Челнах носили звание ударника коммунистического труда. Но среди энтузиастов-романтиков ценилось другое звание — «Ударник строительства КамАЗа», учрежденное в Набережных Челнах. Свыше 5 тысяч передовиков удостоились этого почетного звания, которое давало преимущество при получении квартир, льготных путевок в санатории, возможность бесплатного проезда в транспорте [11]. В наследство нам, потомкам тех участников комсомольских ударных строек, остались мощные предприятия и города Нижнекамск и Набережные Челны. Слова Л. И. Брежнева из его приветствия строителям КамАЗа оказались пророческими: «Пройдут годы, но советские люди будут с гордостью вспоминать о трудовом подвиге на Каме» [11].

Байкало-Амурская магистраль — уникальная в истории России стройка, как по сложности, так и по значимости. В течение 10 лет (1974–1984) была построена железнодорожная ветка протяженностью более 4 тыс. км, которая прошла по малообитаемой и непроходимой местности, в целом враждебной человеку, — по вечной мерзлоте от Байкала до Амура. Дорога пересекает 7 горных хребтов, 11 крупных и множество мелких рек, всего на ней возведено 2 230 больших, средних и малых мостов [1]. По стоимости магистраль стала самым дорогим в истории Советского государства проектом. Ее строительство обошлось в 17,7 млрд руб. в ценах 1991 г. [2], или в 700 млрд руб. — в современных. Это лишь небольшая часть вложений, имевших место в ее истории.

Магистраль была уникальной и по многонациональному составу строителей, съехавшихся со всей страны, что отразилось в архитектуре вокзалов, и по количеству сложнейших, решенных в крайне тяжелых условиях сибирской мерзлоты научных и инженерно-технических задач, и, конечно, по тем историческим событиям, порой трагическим, которые предшествовали появлению сегодняшней магистрали. Кроме того, в строительстве участвовали отряды из Болгарии, Венгрии, Монголии и других стран так называемого социалистического лагеря.

В 2024 г. исполняется 50 лет начала полномасштабного строительства Байкало-Амурской магистрали, которая ведет свою историю со 2-й половины XIX в., когда в 1889 г. в с. Боярское на юго-востоке Байкала для обсуждения строительства железной дороги от Байкала до Амура встретились иркутский генерал-губернатор граф А. П. Игнатьев и амурский губернатор барон А. Н. Корф [3]. Но, несмотря на стратегические интересы царской России, решение о строительстве магистрали было принято только в 1932 г. В эти годы для возведения железнодорожной магистрали использовался труд заключенных местных исправительно-трудовых лагерей системы ГУЛАГ. В 1943–1945 гг. была построена линия Комсомольск — Советская Гавань. В 1951 г. открылся западный подход к БАМу от г. Тайшет до Лены, но в постоянную эксплуатацию он был сдан только в 1958 г. [4].

К мирному строительству магистрали вернулись только в 1967 г. В 1974 г. БАМ стал комсомольской ударной стройкой, которая завершилась 29 сентября 1984 г., когда бригады Ивана Варшавского и Александра Бондаря встретились на разъезде Балбухта (Читинская область), где уложили последнее, «золотое» звено, сомкнувшее БАМ [5]. Однако, по большому счету, стройка магистрали закончилась не в 1984-м и не в 1989 г., а лишь в 2003-м, когда был открыт Северомуйский тоннель.

15 марта 1974 г. генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев во всеуслышание заявил о Байкало-Амурской магистрали как о главном проекте предстоящего десятилетия на торжественном заседании в столице Казахстана Алма-Ате, приуроченном к двадцатилетию начала освоения целинных земель [6]. 23 апреля 1974 г. на XVII съезде ВЛКСМ с трибуны московского Кремля БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой страны. Л. И. Брежнев обратился к участникам форума и выразил уверенность, что комсомольцы внесут достойный вклад в эту грандиозную стройку: «Совсем недавно комсомол горячо откликнулся на призыв партии принять активное участие в новой крупнейшей стройке — строительстве Байкало-Амурской железной дороги. Эта стройка имеет огромное значение. Байкало-Амурская магистраль прорежет вековую тайгу, пройдет там, где лежат огромные богатства, которые надо поставить на службу Родине. Мы твердо уверены, что комсомольцы, молодежь внесут свой достойный вклад в эту грандиозную стройку» [7]. По сути это означало, что главная молодежная организация СССР, обладавшая мощными рычагами и ресурсами по управлению молодежью страны, приступила к активному привлечению молодого поколения к строительству железнодорожной магистрали.

После объявления БАМа ударной комсомольской стройкой был создан штаб ВЛКСМ по шефству над главным строительным объектом страны. На съезде было принято решение также о создании Всесоюзного ударного отряда имени XVII съезда ВЛКСМ. 27 апреля 1974 г. на строительство БАМа выехал первый десант комсомольцев из Москвы, Ленинграда и всех союзных республик СССР. Многие организационные вопросы по формированию молодежных строительных отрядов решались достаточно быстро, что говорило о большой предварительной работе, проведенной накануне XVII съезда ВЛКСМ. Буквально за две-три недели до начала съезда были отобраны юноши и девушки, достойные представить комсомол на стройке века. Об этом наглядно свидетельствует и участие в работе молодежного форума группы молодых людей, одетых в специально сшитую стройотрядовскую форму и имевших при себе комсомольские путевки на БАМ. Таким образом, первые отряды добровольцев для отправки на строительство железнодорожной магистрали были сформированы задолго до съезда.

В то же время со значительным опозданием была принята законодательная база для организации строительных работ на магистрали. Только 8 июля 1974 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [7].

Строительство дороги на западном участке осуществляли комсомольские отряды, а на восточном — железнодорожные войска. Следует отметить, что и в 1930-е гг. на передовых рубежах, на самых сложных и опасных участках строительства Байкальской железнодорожной магистрали работали военно-инженерные войска Советской Армии. Об этом свидетельствуют некоторые данные. 30 апреля 2019 г. сводным поисковым отрядом «Снежный десант» из Казани на местах боев 2-й ударной армии по прорыву блокады Ленинграда (Любанская наступательная операция, январь — июнь 1942 г.) около дер. Мясной Бор Новгородского района Новгородской области был найден нагрудный знак «Почетному железнодорожнику». 8 июня 1937 г. этим знаком под номером 3 950 был награжден курсант Московской военной школы железнодорожных войск Особого корпуса железнодорожных войск РККА И. П. Кузин. Кроме него, «за успешное

продвижение поездов по Амурской и Дальневосточной железной дороге» в 1937 г. такого нагрудного знака были удостоены 99 курсантов школы, работавших на строительстве БАМа. Приказ был подписан лично наркомом путей сообщения Л. М. Кагановичем [8].

В 1970-е гг. на призыв ЦК ВЛКСМ строить БАМ активно откликнулись молодые люди. Во многих регионах наблюдался ажиотаж, обусловленный борьбой интересов вокруг комсомольских путевок на стройку века. Романтично настроенные представители молодежи со всей страны, не представляя, что их ждет впереди, стремились попасть в зону строительства железнодорожной магистрали и на деле показать себя. Кто-то оставлял свою семью на малой родине и в одиночку уезжал покорять вечную мерзлоту, а кто-то и семьей приезжал. Поначалу, как и в случае с целинной эпопеей, не могло быть и речи ни о каких бытовых удобствах и развитой социально-культурной инфраструктуре. Как ни удивительно, многие комсомольцы грезили о таежной свободе, чтобы жить в палатках и вагончиках без удобств, в неприхотливых бытовых и сложных природно-климатических условиях. Им пришлось испытать походную романтику при минус 30–45° зимой и плюс 30° летом. Немногие из переселенцев тогда представляли повседневную жизнь строителей «светлого будущего». Однако лишь отдельные приехавшие не выдерживали трудностей стройки. Среди строителей и переселенцев было много тех, кто отправился по зову сердца в далекий неизведанный край и навсегда обрел здесь друзей и любовь: комсомольцы влюблялись, женились, заводили детей и до сих пор вспоминают то время с теплотой в сердце. Неудобства в бытовой жизни бамовцев нивелировались доброжелательной дружеской атмосферой, созданной приехавшими сюда из разных уголков необъятной страны людьми. Романтическое желание молодежи построить свое «светлое будущее» привязывало ее к этому суровому краю. Строители магистрали, как правило, жили дружно, вместе отмечали праздники и большие семейные торжества, собираясь за одним столом. Им были чужды межнациональная вражда и конфликты. Это явление можно объяснить знаменитым изречением немецкого философа Иммануила Канта: «Звездное небо над головой и моральный закон внутри нас наполняют ум все новым и возрастающим восхищением и трепетом, тем больше, чем чаще и упорнее мы над этим размышляем» [9].

Сегодня трудно представить, с какими надеждами, каким задором со всей страны устремилась туда молодежь, которая верила в то, что делает великое дело, строит свое «светлое будущее». У каждого поехавшего на БАМ была не только романтическая мечта (увидеть мир и новых людей, завести новых друзей, испытать себя в экстремальных условиях вечной мерзлоты), но и меркантильные интересы (обустроиться на новом месте, создать семью или заработать деньги на машину, дом, свадьбу и т. п.). В то же время трудно описать, как все они были дружны, насколько расположены друг к другу, как помогали.

В создании позитивного и романтического настроения у строителей магистрали большую роль сыграла не только советская коммунистическая пропаганда, но и творчество вокально-музыкальных коллективов, эстрадных исполнителей, композиторов и поэтов-песенников. Именно в этот период родилось множество песен, посвященных БАМу, написанных как профессиональными композиторами и поэтами, так и самодеятельными авторами. Песни о Байкало-Амурской магистрали

и ее строителях на ура воспринимались не только бамовцами, но и слушателями всей страны, особенно молодым поколением.

Наиболее яркими и запоминающимися для многих строителей БАМа стали выступления американского певца Дина Рида на строительных площадках магистрали летом 1979 г. В те годы не только по радио и телевидению в исполнении популярных певцов ежедневно звучали песни о БАМе, но и проводились фестивали бамовской песни с участием профессиональных и самодеятельных исполнителей.

Великая стройка была своеобразной школой мужества, которая воспитывала настоящих патриотов, преданных своей Родине. Она не только объединяла молодежь самых разных национальностей, но и была для молодых людей своеобразной отдушиной от идеологически заорганизованной советской повседневности. БАМ помогал видеть конечные результаты своего труда и воодушевляться на новые трудовые подвиги. В результате бамовцы трудились с энтузиазмом, за себя и «за того парня», вместо положенных восьми работали 10, 12 и более часов. Комсомольцы, как правило, не возмущались частыми авралами, не отказывались от субботников и других работ, в том числе от проведения культурно-массовых мероприятий.

Успешному строительству БАМа способствовало всесоюзное шефство. В 1970–1980-е гг. широкое распространение имел лозунг «БАМ строит вся страна». На стройке широко использовались большегрузные «КАМАЗы», произведенные на Камском автозаводе. К примеру, на участке Тында — Беркакит работал «КАМАЗ» под номером 1. Его водитель Виталий Дудкин завоевал первое место в социалистическом соревновании и был награжден именными часами Чистопольского часового завода «Восток» [12].

Свой вклад внесли строители из Татарстана. Сотни юношей и девушек — комсомольские посланники и добровольцы из Татарстана — участвовали в стройке века. Среди них — водитель Рафкат Самигуллин из Атнинского района, который после демобилизации из рядов Советской Армии ударно трудился на стройках БАМа, выполняя плановые показатели на 180–200 %. Мастер Заки Киреев из Бугульмы, проработавший на строительстве железных дорог около 20 лет, был награжден Почетной грамотой и значком «Победитель соцсоревнования 1978 года». На прокладке железнодорожных тоннелей отличился бригадир строительной бригады Расим Исхаков из Бугульмы, который служил образцом для многих и за свой добросовестный труд удостоился нескольких медалей. Главный инженер 567-го строительного-монтажного поезда Людмила Заможная, приехавшая из Казани, принимала активное участие в общественной жизни строителей БАМа [12].

Среди татарстанских бамовцев следует также особо отметить поэта Самата Фатхрахмановича Шакирова, 1924 г. р., участника Великой Отечественной войны: по направлению Союза писателей РСФСР и Татарского обкома ВЛКСМ в 1976–1981 гг. он каждое лето ездил на БАМ. Посещая различные строительные площадки, поэт стал свидетелем массового трудового энтузиазма молодежи сам был не прочь участвовать в молодежных субботниках. Он часто выступал перед строителями со своими стихами, читал лекции, организовывал их концерты художественной самодеятельности, познакомил строителей с жизнью и творчеством Героя Советского Союза Мусы Джалиля.

На одном из таких мероприятий Самат Фатхрахманович познакомился и подружился с членами передовой комсомольско-молодежной бригады из Белоруссии, которой руководил Василий Кударь. С. Ф. Шакиров предложил В. Кударю принять участие в соревновании бригад и бороться за право именоваться бригадой имени Героя Советского Союза Мусы Джалиля. Три года подряд бригада В. Кударя становилась победителем соревнования и в итоге получила право носить имя Мусы Джалиля [13].

В 1978 г. по инициативе С. Ф. Шакирова исполком Нерюнгринского поселкового совета присвоил имя поэта Мусы Джалиля центральной улице города. В Беркаките в Доме культуры «Маяк» он организовал вечер, посвященный поэту-герою, в библиотеке создал музей-уголок Мусы Джалиля, где выставил привезенные в дар книги, альбом, портрет и бюст поэта-патриота, его книгу «Моабитские тетради» [14, с. 6]. В Беркаките Шакиров работал инженером-строителем. В составе отряда «Юность Якутии» он был удостоен звания «Почетный строитель». С гордостью поэт написал об этом в стихотворении «Я работаю с вами». Кроме этого, за активную воспитательную работу среди строителей управление и партком БАМСтройпути наградили его Почетной грамотой, бамовский штаб ЦК ВЛКСМ — Почетным дипломом первого пассажира первого поезда по маршруту БАМ — Тында — Беркакит [12].

29 сентября 1984 г. стройотрядовцы из Казани и других городов Татарстана стали свидетелями церемонии укладки «золотого звена», сомкнувшего БАМ. Мне, в то время студенту исторического факультета Казанского государственного университета, довелось услышать о «золотом костыле» и вообще о БАМе от однокурсников с параллельных потоков. Думается, что этот величественный момент им запомнился на всю жизнь. Говорят, что во время стыковки путей на разъезде Балбухта строители плакали от счастья и радости, что они причастны к этому, что великая стройка завершилась.

Сегодня, спустя 50 лет, несмотря на то, что комсомольские идеи ушли в прошлое, времена таежной романтики почти все вспоминают с ностальгией. Комсомольские идеи и романтика, конечно, играли немаловажную роль, но большое значение тогда имели и материальные преференции, которые предоставлялись правительством бамовцам. Как известно, прибывшие на постоянное жительство получали от государства «подъемные» (два оклада и компенсацию за проезд к месту работы всем членам семьи), а также северные коэффициенты, большую зарплату (до 600 руб. в месяц, в то время как средняя по стране равнялась 150 руб.). Самое главное, что строители имели возможность получить автомобиль за три года, что еще более притягивало многих жителей республик Советского Союза. Работая без отпуска 2,5–3 года, строители могли себе позволить не только полугодовой отпуск, но и чек на новый автомобиль («Жигули», «Москвич» и т. д.). Возможно, эти чеки как раз и служили главной мотивацией их приезда на БАМ. Кроме того, пожелавшим остаться на новом месте гарантировалось предоставление жилья. Немаловажную роль сыграло и промышленно-продовольственное обеспечение бамовских поселков, поскольку туда поступали дефицитные в советское время продукты и товары, в том числе импортная одежда, обувь, качественная бытовая техника напрямую из Венгрии, Болгарии, Польши, ГДР.

К сожалению, для тысяч бамовцев комсомольская путевка стала дорогой в никуда. Тогда они верили, что партия и комсомол их не бросят и впереди их ждет

светлое будущее, но в 1990-е гг. поняли, что теплые встречи, красивые слова и обещания были лишь яркими моментами в их жизни. Безусловно, у них остались добрые воспоминания о бамовских годах. Это было время их молодости, время энтузиазма и романтических грез, когда большинство людей ехало на стройки БАМа «за туманом и запахом тайги», для того, чтобы самоутвердиться.

Таким образом, крупнейшая стройка XX в. стала его символом. Молодое энергичное поколение сумело покорить и вечную мерзлоту, и бытовую неустроенность. Для этого оказалось достаточно комсомольского энтузиазма в сочетании с государственной пропагандой и походной романтикой. Ну и, конечно, с различными формами материального стимулирования. БАМ для одних — это юность с интересными годами жизни, для многих представителей современной молодежи это пример героического труда родителей, бабушек и дедушек, их романтические впечатления о том, как они строили свое «светлое будущее».

Литература

1. Интересные факты о Байкало-Амурской магистрали. 28.10.2013. URL:<https://fishki.net/1212275-interesnye-fakty-o-bajkalo-amurskoj-magistrali.html> (дата обращения: 30.04.2024).
2. Стройка века. Байкало-Амурская магистраль в цифрах и фактах // Аргументы и факты. № 28. «АиФ в Восточной Сибири». 09.07.2014. URL:<https://irk.aif.ru/society/1204753> (дата обращения: 30.04.2024).
3. Резник М. Байкало-Амурская магистраль: легендарная стройка XX века. 02.03.2020. URL: <https://kraevushka.livejournal.com/750816.html> (дата обращения: 25.04.2024).
4. Вульф А. Расшифровка БАМ: история строительства. Почему БАМ — не советский проект, или С чего все начиналось. Лекции. URL:<https://arzamas.academy/materials/1740> (дата обращения: 30.04.2024).
5. Истории БАМа: про «золотой костыль», романтику, дикие бригады и миллион зубов // История первая. Герой Соцтруда бригадир Иван Варшавский: «Без БАМа я умру». URL: <https://ampravda.ru/2019/07/05%2007:09:47/print089434.html> (дата обращения: 30.04.2024).
6. Герой Социалистического Труда Александр Васильевич Бондарь. Биография. URL:<http://nikolaylobanov.com/Bondar.htm> (дата обращения: 30.04.2024).
7. Кузнецов А. БАМ в документах и датах. 18.06.2019. URL:<https://diletant.media/articles/45257292> (дата обращения: 30.04.2024).
8. Личный архив Р. Р. Салахиева, сотрудника региональной общественной молодежной организации «Объединение "Отечество" «Республики Татарстан» (Казань).
9. Три формулировки категорического императива Канта. URL:https://vk.com/wall-223323780_140110 (дата обращения: 30.04.2024).
10. «Смелость города берет. смелость строит города!». URL:<https://dzen.ru/a/Zh5jjVCNi0-BRLwv> (дата обращения: 25.04.2024).
11. Политические деятели Татарстана: биографические очерки (1920–2020 гг.). Казань : ОСП «Институт Татарской энциклопедии и регионоведения АР РТ», 2020. 496 с.
12. Нуриева-Шакирова З. С., Шакир А. Р. К 100-летию Самата Шакира — татарского писателя, поэта, педагога (1924–1998). URL:https://kitaphane.tatarstan.ru/newlit/samat_shakir.htm (дата обращения: 25.04.2024).
13. Улица именем поэта // Правда. 1980. № 83. С. 2–3.
14. Улица Мусы Джалиля // Правда. 1978. № 236. С. 2–3.

УДК 93.625.379.8

**МОЛОДЕЖЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ
БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ**

© Королева Татьяна Михайловна

доктор исторических наук, профессор,
Севастопольский филиал РЭУ им. Г. В. Плеханова
Россия, 299053, г. Севастополь, ул. Вакуленчука, 29
tempotan@yandex.ru

Рассмотрена необходимость строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, показана роль молодежи в ее строительстве. Большие объемы работ по обустройству новой дороги требовали новых рабочих рук. Этот вопрос активно решался с привлечением молодежи. Комсомол стал активным проводником идеи участия молодежи в реализации крупнейших проектов страны. Это дало мощный толчок развитию производительных сил Восточной Сибири. Проанализирована организация свободного времени и досуга молодых рабочих на строительных объектах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в советский период. Регулированием данного вопроса занимались отделы пропаганды, культурно-массовой работы, спортивной и оборонно-массовой работы крайкомов, обкомов, горкомов ВЛКСМ.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль; молодежь, комсомол, организация досуга строителей магистрали.

**YOUNG PEOPLE ON THE CONSTRUCTION
OF THE BAIKAL-AMUR RAILWAY**

© Tatyana M. Koroleva

Doctor of History, Professor
Sevastopol Branch of the Plekhanov Russian University of Economics
Russia, 299053, Sevastopol, Vakulenchuk st., 29
tempotan@yandex.ru

The article examines the need for the construction of the Baikal-Amur Railway and shows the role of youth in the project. Large volumes of work on the construction of the new road required new workers. This issue was actively resolved with the involvement of young people. Komsomol has become an active promoter of the idea of youth participation in the implementation of the country's largest projects. This gave a powerful impetus to the development of the productive forces of Eastern Siberia. The organization of free time and leisure of young workers at construction of the Baikal-Amur Railway in the Soviet period is analyzed. The departments of propaganda, cultural work, sports and defense work of the regional committee, regional committee, and city committee of the Komsomol were involved in regulating this issue.

Keywords: Baikal-Amur Railway; youth, Komsomol, organization of leisure for highway builders.

Главной особенностью молодежи второй половины XX в. стало ее массовое участие в промышленном освоении Восточной Сибири. В этот временной период

произошло увеличение объемов строительства, что, в свою очередь, вызвало повышенную потребность в рабочих. Вместе с расширением фронта работ менялся и характер участия молодежи в хозяйственном строительстве. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль стала одной из главных жизненных дорог комсомольцев, она была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Ее строительство было вызвано, во-первых, потребностью дальнейшего развития производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока, во-вторых, необходимостью реализации задач, связанных с перевозками грузов в этих районах [4].

В марте 1974 г. Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев поставил перед советской молодежью важную задачу по участию молодых людей в строительстве БАМа. На основе этого поручения Бюро ЦК ВЛКСМ 8 апреля 1974 г. приняло постановление «Об участии комсомола в сооружении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали».

Министерству путей сообщения и Министерству транспортного строительства при активном участии советской молодежи предстояло построить БАМ:

- «1) в 1974–1983 гг. протяженностью 3145 км от г. Усть-Кут (ст. Лена) до г. Комсомольска-на-Амуре через Нижнеангарск, Чару, Тынду, Ургал;
- 2) в 1974–1982 гг. второй путь протяженностью 680 км железнодорожной линии Тайшет — Лена;
- 3) в 1974–1979 гг. железнодорожную линию БАМ — Тында — Беркакит протяженностью 397 км» [4].

В апреле 1974 г. был сформирован и отправлен на стройку Всесоюзный комсомольский отряд им. XVII съезда ВЛКСМ в количестве 600 человек. За 1 год работы комсомольцы показали потрясающие результаты. Только на западном участке трассы ими было прорублено свыше 1600 км просек, построено 1100 км временных автодорог, выполнено более 42 млн куб. м земляных работ, возведено более 800 искусственных сооружений, в том числе 105 мостов, уложено свыше 270 км железнодорожных путей, возведено 18 временных поселков, в которых было размещено 86 столовых, 88 магазинов, школ на 4865 ученических мест [8], возведены поселки Звездный, Магистральный, Ния, Улькан, Кунерма [2].

За высокие показатели 160 бойцов отряда были отмечены правительственными наградами: 9 человек награждены орденами и медалями СССР, 5 — стали лауреатами премии Ленинского комсомола, 125 — получили награды ЦК ВЛКСМ, 21 — туристические путевки.

В мае 1974 г. на основе постановления бюро Иркутского обкома ВЛКСМ был сформирован областной комсомольский строительный отряд численностью 200 человек с дислокацией в с. Казачинское Казачинско-Ленского района Иркутской области. Базовыми организациями по формированию этого отряда стали: Иркутский горком ВЛКСМ — 100 человек; Братский горком ВЛКСМ — 50 человек; Ангарский горком ВЛКСМ — 50 человек. В отряд были включены зарекомендовавшие себя комсомольцы и молодые коммунисты, т. е. лучшие производственники и активисты. Бойцы отряда должны были пройти медицинское обследование и быть пригодными для работы в районах Крайнего Севера согласно приказу № 400 Министерства здравоохранения СССР. Отряд начал работать уже с июня 1974 г.

Существовали определенные ограничения для молодежи, которая хотела поехать работать в строительные организации БАМа. Во-первых, нужна была рекомендация от райкома, обкома или горкома ВЛКСМ, во-вторых, был необходим опыт работы на ударных стройках, в-третьих, не должно быть медицинских ограничений для работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностям. Члены будущих отрядов обязаны были в течение 3–4 месяцев пройти стажировку на ударных стройках, где они бы приобрели строительную специальность, необходимую в будущем на строительстве БАМа [1].

За период 1974–1985 гг. на строительство БАМа было направлено комсомолом 45 тыс. молодых людей.

Каковы были причины переезда молодежи в новые районы освоения? Ответить на этот вопрос позволяет анализ архивных данных:

- 1) участие в реализации государственной задачи, которая была поставлена перед молодежью;
- 2) финансовый аспект (были предусмотрены прибавки и коэффициенты к заработной плате);
- 3) привилегированное снабжение строителей товарами и продуктами;
- 4) приобретение иностранной переводной литературы, которая в СССР пользовалась высоким спросом;
- 5) возможность раскрыть свои возможности, проявить силу воли [6].

Молодежь на строительстве БАМа составляла 70 %. В этой связи большое значение приобрели вопросы организации свободного времени и досуга строителей. Отделы пропаганды и культурно-массовой, спортивной и оборонно-массовой работы обкомов ВЛКСМ направляли на строительные объекты БАМа творческие коллективы художников, поэтов, ведущих спортсменов [9].

С первыми концертами, лекциями перед строителями Западного участка БАМа выступили агитбригады Восточно-Сибирского института культуры, стекольного завода, концертная группа Бурятской филармонии. За 1976 г. для рабочих было поставлено 278 спектаклей и концертов, которыми обслужено более 32 тыс. человек, по линии Бурятской госфилармонии организовано 144 концерта во всех подразделениях и перевалочных базах БАМа. Пропагандистско-художественными группами агитпоезда ЦК ВЛКСМ «Комсомольская правда» было поставлено более 30 концертов и прочитано 18 лекций для строителей БАМа. Систематически организовывались передвижные выставки краеведческого музея им. Хангалова и художественного музея им. Сампилова [7].

Ежегодной традицией стало проведение на Бурятском участке БАМа дней науки, когда ведущие ученые Бурятского филиала СО АН СССР знакомили молодых строителей с перспективами развития зоны Байкало-Амурской магистрали, с достижениями общественных и естественных наук. Также по линии Бурятского участка БАМа в 1978 г. было открыто 7 профсоюзных библиотек, организована 21 передвижная библиотека от государственных массовых библиотек [10].

Особый интерес вызывала деятельность клуба творческой молодежи Бурятии (КТМ), первое собрание которого состоялось 26 декабря 1978 г. по инициативе группы молодых художников. На данном собрании была высказана идея создания специального объединения молодых творческих сил города в форме клуба. Еще 30 января 1977 г. на общем собрании творческой молодежи города, которое состоялось в помещении Бурятского академического театра драмы им. Х. Намсараева,

были обсуждены и приняты устав и план работы клуба на 1978 г. В январе 1977 г. молодые художники организовали небольшую передвижную выставку-вернисаж для строителей БАМа, где экспонировали свои произведения [11].

Регулярно для строителей БАМа организовывались различные фестивали, массовые мероприятия, гуляния. Так, на Читинском участке БАМа были организованы такие виды досуга, как фестиваль искусств «Огни магистрали», кинофестиваль «Мастера кино в гостях у забайкальцев», творческие вечера писателей издательства «Молодая гвардия», концерты и лекции агитбригад, творческие отчеты забайкальских композиторов В. Волкова, Л. Аверьянова, писателя В. Никонова и поэтессы Е. Стефанович, выставки художников Забайкалья [3]. Перед бамовцами выступили такие знаменитости, как А. Пахмутова, Н. Добронравов, Е. Евтушенко, И. Кобзон [11]. В 1981 г. в пос. Улькан была организована встреча строителей БАМа с космонавтами В. Джанибековым и Ж. Гуррагча.

В новых таежных поселках молодыми строителями быстрыми темпами возводились объекты соцкультбыта: парки культуры и отдыха, клубы, спортивные площадки, дома культуры, танцплощадки и т. д. За строительством каждого сооружения закреплялась комсомольская организация. Объекты возводились в основном на субботниках, за счет безвозмездного труда молодежи.

Организация досуга строителей БАМа была очень тесно связана с производственными достижениями самих строителей. Например, в качестве стимула для дальнейшего развития творчества и инициативы молодых строителей БАМа и их активного вовлечения в социалистическое соревнование была организована поездка молодых передовиков производства в ГДР в период с 4 по 18 октября 1975 г. За право получить туда путевку развернулась производственная борьба [5].

Обобщая сказанное, подчеркнем, что БАМ был эффективным проектом советского периода, который не имел мировых аналогов. Активное участие в строительстве БАМа приняла молодежь, составлявшая 70 % рабочей силы. В связи с этим особое внимание было уделено организации свободного времени, повышению идейного содержания культурно-массовой работы.

Литература

1. Архивное агентство Администрации Красноярского края. Ф. П-1474. Оп. 25. Д. 8. Л. 14-15.
2. Архивный отдел Администрации г. Братска. Ф. Р-148. Оп. 1. Д. 209. Л. 51, 68, 71.
3. Государственный архив Забайкальского края. Ф. П-37. Оп. 40. Д. 27. Л. 1.
4. Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 185. Оп. 17. Д. 35. Л. 37.
5. ГАНИИО. Ф. 185. Оп. 19. Д. 96. Л. 201.
6. ГАНИИО. Ф. 185. Оп. 19. Д. 96. Л. 203.
7. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. П-36. Оп. 9. Д. 36. Л. 2.
8. ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 11. Д. 12. Л. 14.
9. ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 50. Л. 18.
10. ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 15. Д. 89. Л. 2.
11. Королева Т. М. Молодежная политика советского государства и ее реализация в Восточной Сибири (середина 1950-х–1991 гг.): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Улан-Удэ, 2015. 504 с.

УДК 94(571.54)

**КОМАНДИР ОТРЯДА «КОМСОМОЛЕЦ ЭСТОНИИ»,
ЭСТОНСКИЙ ПОЛИТИК, ПИСАТЕЛЬ И ЖУРНАЛИСТ
ЭНН ЛЕОПОЛЬДОВИЧ ЛЕЙССОН (1942–1998)**

© **Комарицын Сергей Гурьевич**

кандидат исторических наук, доцент,
Сибирский государственный университет науки и технологий
имени академика М. Ф. Решетнева
Россия, 660037, г. Красноярск, пр-т им. газеты «Красноярский рабочий», 31
tranzitmoment@mail.ru

Исследуется биография эстонского политика и журналиста, одного из основателей современной независимой Эстонии, придерживавшегося собственной позиции по всем важным вопросам государственного строительства, Энна Леопольдовича Лейссона. Его публичная карьера началась в 1975 г. в Бурятии, на БАМе, где он был командиром отряда «Комсомолец Эстонии». Лейссон отвечал за связи с родиной, руководил строительством мостов и рабочих поселков Кичера и Новый Уоян, писал статьи и книги, снимал фильмы о «главной ударной стройке века».

Ключевые слова: ударная стройка; «Комсомолец Эстонии»; Северо-Байкальский район; бурятский участок БАМа; Кичера; Новый Уоян; командир отряда; Э. Лейссон; Мостотряд-53.

**COMMANDER OF THE "KOMSOMOLETS OF ESTONIA"
UNIT ESTONIAN POLITICIAN, WRITER AND JOURNALIST
ENN LEOPOLDOVICH LEYSSON (1942–1998)**

© **Sergey G. Komaritsyn**

Candidate of History, Associate Professor
Reshetnev Siberian State University of Science and Technology
Russia, 660037, Krasnoyarsk, ave. imeni gazety Krasnoyarsky Rabochiy, 31
tranzitmoment@mail.ru

The article examines the biography of the Estonian politician and journalist, one of the founders of contemporary independent Estonia, who held his own position on all important issues of state building, Enn Leopoldovich Leisson. His public career began in 1975 in Buryatia, at BAM, where he was the commander of the Komsomolets of Estonia detachment. Leisson was responsible for relations with his homeland, supervised the construction of bridges and workers' settlements of Kichera and Novy Uoyan, wrote articles and books, and made films about the "main shock construction of the century."

Keywords: shock construction; "Komsomolets of Estonia"; Severo-Baikalsky district; Buryat section of BAM; Kichera; Novy Uoyan; squad leader; E. Leisson; bridge-building squad no. 53.

16 апреля 2024 г. в Сибирском федеральном университете открылась выставка «И стоило жить, и БАМ строить стоило», посвященная 50-летию начала строительства Байкало-Амурской магистрали [7]. На выставке было представлено более

полутора тысяч экспонатов из личного архива Героя Социалистического Труда, народного депутата СССР от Республики Бурятия, почетного гражданина Северо-Байкальского района Вячеслава Ивановича Аксенова. Среди этих экспонатов особое место занимают книги, газетные и журнальные публикации Энна Лейссона на русском и эстонском языках, подаренные автором своему товарищу В. И. Аксенову. Это настоящая летопись истории строительства Бурятского участка БАМ.

Магистраль была «ударной комсомольской стройкой»; прокладывали железную дорогу, строили мосты, тоннели, рабочие поселки десятки тысяч молодых строителей. В Бурятии работали как сводные отряды (В. И. Аксенов был бойцом отряда им. XVII съезда ВЛКСМ, а с мая 1978 г. — командиром отряда им. XVIII съезда), так и региональные: «Казахстанец», «Комсомолец Литвы», «Комсомолец Латвии», «Ленинградский комсомолец», «Омский комсомолец» и другие. Энн Лейссон был командиром отряда «Комсомолец Эстонии», который строил Кичеру, а также совместно с «Комсомольцем Литвы» Новый Уоян.

Лейссон был заметной фигурой в новейшей политической истории Эстонии. В марте 1990 г. на выборах в Верховный Совет Эстонской ССР XII созыва за него проголосовало самое большое количество избирателей (не считая результата А. Рюителя — многолетнего руководителя республики советского и постсоветского времени) [31; 37; 45]. Причем он баллотировался не от Народного фронта (победившего на тех выборах), а от блока «народов Эстонии». Во всех современных учебниках истории Эстонии опубликована самая известная фотография многотысячного митинга 15 мая 1990 г. по случаю принятия Закона о возвращении официального названия «Эстонская республика», ее герба, флага и гимна, а также действия Конституции 1938 г. — на балконе здания Рийгикогу стоят «отцы-основатели» независимости и в центре с эстонским флагом Энн Лейссон [47]. Он был популярным телеведущим, членом Конгресса Эстонии и Конституционного Собрания, возглавлял правительственную комиссию по эстонско-российским отношениям [22; 44].

И тем не менее о нем очень мало известно в современной Эстонии (а в России, в том числе в Бурятии, и того меньше). Даже в эстоноязычной «Википедии» статья о нем очень небольшого объема — всего пять строчек [38; 39] (в англоязычном и португалоязычном вариантах еще меньше — три строчки). Некоторые эстонские интернет-пользователи недоумевают по этому поводу: «Почему о Лейссоне так мало известно до того, как он занялся политикой?» [35]. Другие вспоминают, как в 1989 г. достоянием общественности стала информация о том, что в молодости, работая в Таллине пожарным, Лейссон попал в тюрьму, однако до сих пор конкретные детали этого дела так и не известны широкой публике: «в случае человека такой категории приговор должен быть обнародован» [35; 48]. Некоторые намекают на загадочные обстоятельства смерти Лейссона, связывая ее с громким убийством в 1990 г. пастора Харальда Мери. Дело до сих пор не раскрыто, как считается, по причине политического давления в 1990-е гг. [46]. Лейссон был членом депутатской комиссии по расследованию, которая прекратила свою деятельность еще в 1992 г. А 25 мая 1998 г. он после долгого забвения, неожиданно в своем последнем интервью газете «Курьер» рассказал о «странностях в расследовании убийства священника Харальда Мери и спустя две недели сам был найден мертвым в своей квартире» [35].

Интервью действительно странное, товарищи Лейссона по «Комсомольцу Эстонии» часто вспоминают его слова: «... Меня достаточно били в жизни. Мне звонили и угрожали: "Мы вырыли могилу, мы закопаем тебя живьем" ... Мне 56 лет. По закону через четыре года я получу парламентскую пенсию. К тому времени я стану свободным и расскажу вам все, что знаю» [2]. Вдова Вира Лейссон также говорила журналистам о постоянных угрозах Энну и ей самой [30]. Но официально криминальная версия смерти Лейссона никак не подтверждается. Да и в публичном информационном пространстве она не поддерживается, в частности, известная журналистка портала «Делфи» Анне Ратман писала: «Ликвидирован пастор Харальд Мери с супругой (слишком много знал о черных делах нынешних властителей). Тихо угасла жизнь популярного журналиста Энна Лейссона, обещавшего вывести все на чистую воду» [24].

Похороны были скромными, руководители республики не присутствовали, лишь канцелярия Рийгикогу прислала венок. Были только близкие друзья, в т. ч. бойцы отряда «Комсомолец Эстонии». Похоронили его на кладбище Рахумяэ рядом с матерью и родственниками, погибшими при крушении парома «Эстония» в Балтийском море 28 сентября 1994 г. Официальных некрологов не было, пресса также сдержанно отозвалась на смерть когда-то самого известного журналиста Эстонии. Только Хеймар Ленк (крупнейшая медиа-фигура и в советской, и в постсоветской Эстонии, бывший собкор Центрального ТВ СССР в Таллине) написал про своего товарища в «Вечерней газете» серию статей «Экспресс отправился на Запад» [18; 19; 20].

Ленк пытался ответить на поставленный им же самим вопрос «Почему некоторые борцы за свободу были разочарованы?» Лейссон не состоял в коммунистической партии, а его огромный опыт и знание России, — пишет Ленк, — чрезвычайно помогли ему сделать политическую карьеру, поскольку «такие люди были нужны в рядах борцов за свободу». Действительно, Лейссон пришел в политику не только через журналистику. Во времена «перестройки» было создано Эстонское содружество наций (Союз народов Эстонии) — крупнейшая общественная организация, ее вице-президентом стал Энн Лейссон, от нее он и баллотировался в Верховный Совет ЭССР (президентом был профессор Хаги Шейн, известный режиссер и сценарист, в то время руководитель еврейской общины Эстонии). Любопытно, что на I форуме национальных меньшинств Эстонии Лейссон представлял ...эстонцев Сибири. Он говорил об интернационализме, дружбе народов, перегибах в национальной политике, по-русски цитировал В. Г. Распутина [33].

Но все-таки журналистика сыграла исключительную роль в политической карьере Лейссона. После 12 лет работы в Сибири, в 1987 г., он вернулся на родину и пришел работать на эстонское телевидение. В республике его знали — выходили созданные в Бурятии его книги, статьи, шли его фильмы. Ленк вспоминал: «Он прославился как командир молодежного отряда республики, строил Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль и позже описывал эту жизнь в газете «Ноорте хяэль». За интересную журналистику он был удостоен звания лучшего журналиста года ... На телевидении Лейссон запустил серию острых журналистских программ, общим знаменателем которых был трезвый анализ существующего режима. Серии «Преступления власти», «Черное и белое» и «Угол зрения» ввели зрителя в жестко контролируемый мир, который до тех пор был уделом высокопоставленных чиновников и сотрудников КГБ. Раньше ни один журналист не

осмеливался ступить туда. И сегодня [июнь 1998 г. — С. К.] ни один журналист не осмелится предложить серию о внутренней жизни, интригах и ошибках, произволе милиции. Тогда это было не менее рискованно, но Лейссон рискнул» [19; 20].

Достигнув самых высоких вершин в эстонской политике, Энн Лейссон ушел из нее так же неожиданно, как и ворвался, писал Ленк: «"Это не та республика, о которой я мечтал", — любил говорить он в последние годы... Три года назад он остался дома, потому что, по его словам, эстонское государство больше не нуждалось в его услугах» [19; 20]. Ленк писал также о тяжелых личных отношениях Лейссона со всеми премьер-министрами: Т. Вяхи (1992 и 1995–1997), М. Сийманном (1997–1999, кстати, бывшим начальником Лейссона на эстонском телевидении) и Э. Сависааром (1990–1992, был председателем центристской партии). «Хотя Энн был руководителем депутатской группы в Верховном Совете и одним из основателей партии "Народный центр", он не подходил Сависаари. Оба были сделаны из слишком твердого материала... Телевидение и газеты также не приглашали некогда известного писателя и члена Союза журналистов» [20].

Энна Лейссона выдавили из политики, потому что многим он был неудобен, по любому вопросу отстаивал собственную позицию. В том числе по одному из главных вопросов новейшей эстонской истории — о гражданстве. Сразу после событий 13 января 1991 г., перед вильнюсским телецентром, в страны Балтии прилетел Борис Ельцин и в Таллине подписал с Председателем Верховного Совета Эстонии Арнольдом Рюйтемом договор о взаимном признании суверенитета. Лейссона назначили главой комиссии по соблюдению этого договора, в пункте третьем которого говорилось, что гарантируется право всех лиц, проживающих в то время на территории обеих стран «приобрести новое гражданство РСФСР или Эстонской Республики в соответствии со своим свободным волеизъявлением». Но после развала СССР все пошло не так. Лейссон настаивал на соблюдении договора, и конце концов его комиссию ликвидировали [8].

После смерти Энна Лейссона представители эстонского политического класса редко о нем вспоминают; но есть одна не очень многочисленная категория жителей Эстонии, в жизни которых Лейссон остался навсегда. Это строители БАМа, ветераны мостотряда № 53, бойцы отряда «Комсомолец Эстонии». Как написал тартуский журналист Андрес Эско, «всем, кто хоть что-то знает о БАМе, первым на ум приходит командир Энн Лейссон» [2]. Эти люди продолжают встречаться. Один из ветеранов Виталий Андреев писал в 2005 г.: «В этом году исполнилось ровно 30 лет с того дня, как на строительство Байкало-Амурской магистрали отправился с Балтийского вокзала столицы отряд "Комсомолец Эстонии". Командиром его был Энн Лейссон, комиссаром — Геннадий Трофимов. Лейссона с нами уже нет, а Трофимов спустя годы раз в пять лет обязательно снова и снова собирает на традиционные бамовские встречи поредевшие ряды чуть постаревших, но не побежденных временем своих товарищей-бамовцев» [1]. В 2007 г. они встречались по печальному поводу — умер друг и соратник Лейссона Геннадий Трофимов [12]. Но и после смерти комиссара встречи продолжались. 29 мая 2010 г. по случаю 35-летия мостотряда № 53, в составе которого трудился «Комсомолец Эстонии», собралось больше сотни ветеранов; не все они жители Эстонии, приехали из Литвы, Украины, других бывших республик СССР, но важно, что встреча проходила в Таллине. Об этом событии снят трогательный любительский фильм [3]. На 40-летие МО № 53 встреча была уже не такой многочисленной: возраст.

Живущие в Эстонии бойцы отряда «Комсомолец Эстонии» встречаются и без всяких юбилейных поводов. И, конечно, вспоминают командира. Лейссон был хорошим командиром, он сумел сохранить отряд как команду. Дело в том, что руководители Нижнеангарсктранстроя — головной организации Бурятского участка вовсе не были заинтересованы ни в каких отрядах, им нужны были конкретные рабочие — плотники, лесорубы, проходчики; они с легкостью разбивали приехавшие отряды, направляя ребят в разные СМП. У них был чисто производственный подход; командиры, комиссары, какое-то самоуправление — все это для них было мишурой, не имеющей отношения к выполнению реальных задач [23, с. 86–87]. Но Лейссону удалось сохранить коллектив: большинство бойцов попали в одну организацию — мостотряд № 53, остальные в смежные соседние структуры — автобазу, ОРС и т. п. [25]. Это было очень важно для коллективного самоопределения эстонского отряда, для командного чувства.

БАМ строила вся страна, и маленькая Эстония вовсе не была в передовиках. Только к 19 апреля 1975 г. эстонские специалисты из института Эстгипросельстрой завершили технический проект поселка и станции Кичера на 1160 жителей. А 23 мая был сформирован отряд «Комсомолец Эстонии», причем, похоже, из не очень квалифицированных людей. Как вспоминал комиссар Трофимов, никакого профессионального отбора они не проходили, единственным критерием было «горячее желание». Профессии почти ни у кого не было, особенно у девушек. Лейссон писал в своем дневнике, который он начал в Таллине и вел все годы: «Я часто задумываюсь — не в обиде ли на нас девчата, приехавшие на стройку? Большинству из них досталась трудная работа транспортных строителей, техник, истопников. А у многих есть другая квалификация, знания» [5, с. 111]. Они были не в обиде. Самая юная участница отряда Сирье Укконен вспоминала, как бросила учебу на химическом факультете Тартуского университета, чтобы увидеть, действительно ли на БАМе ходят медведи, взявшись за руки, как примерзали волосы к подушке, как делала самую черную работу, как ходила в сапогах 41-го размера при ее 35-м, как хотелось убежать в город и принять ванну. «Но это были самые счастливые десять лет моей жизни», — говорила она. В Таллине семь лет не могла привыкнуть к городскому воздуху и шуму, тосковала, ее тянуло обратно в сибирскую тайгу. И не только потому, что на БАМе она нашла свою любовь, родила троих детей, которых спрашивали в школе, не буряты ли они, поскольку дети выросли трехязычными [2].

Впрочем, суть не в романтике, а в профессиональной подготовке отряда и опыте. Например, бойцы «Комсомольца Ленинграда», строившие Северобайкальск, прежде чем приехать в Бурятию, проходили многомесячную стажировку на схожей по технологии стройке в городе Кингисепп, там обучались, там происходил отбор в отряд [11, с. 88]. «Комсомольцу Эстонии» пришлось учиться ремеслу на месте, «с колес». То есть стартовые возможности отряда в том же соцсоревновании были довольно слабые. При том что на БАМе работали десятки комсомольских отрядов, самым известным из них (за исключением всесоюзных отрядов имени съездов ВЛКСМ) стал именно «Комсомолец Эстонии», о нем больше всего рассказывали, писали и показывали. Это была безусловная личная заслуга Энна Лейссона. Как вспоминал ветеран отряда Юло Тоотсен, «Лейссон знал, как поднять шум вокруг работы, и добился для ребят славы и денег» [2].

Действительно, Лейссон был прирожденным пиарщиком. Он постоянно организовывал информационные поводы. В отряд из Эстонии приезжали знаменитые спортсмены, артисты, музыканты и даже правительственная делегация во главе с самим легендарным Йоханнесом Кэбиным (в 1950–1978 гг. Первый секретарь ЦК КП Эстонии, в 1978–1983 гг. Председатель Президиума Верховного Совета Эстонской ССР), с которым у Лейссона были какие-то особые отношения. Об отряде писали Первый секретарь ЦК ВЛКСМ Борис Пастухов, крупные московские, эстонские и бурятские писатели; постоянно приезжали съемочные телевизионные группы [14, с. 70, 73]. Причем даже ленинградских телевизионщиков, приехавших снимать свой отряд «Комсомолец Ленинграда», Лейссон сумел переориентировать на «Комсомолец Эстонии». Он сам постоянно писал в эстонские и бурятские газеты и журналы, снимал телепередачи и создал несколько фильмов за эти годы.

Он сформировал своеобразный PR-пул из своих друзей, очень авторитетных журналистов, куда входили, например, Рейн Пыдер — лауреат всех возможных премий за свои очерки «Все начинается с дороги» об эстонском отряде [14, с. 72], а главное — Дмитрий Кленский, собственный корреспондент «Правды» в Таллине, который при каждом удобном случае рассказывал про «Комсомолец Эстонии». А публикации в «Правде» в те времена очень много значили. В конечном счете все это материализовывалось, Лейссон с легкостью решал все вопросы с поставками, снабжением, социальными и бытовыми проблемами отряда. Бойцы это ценили. Сирье Укконен говорила: «Лейссон был очень хорошим организатором. Он добивался всего что хотел. Он не был рабочим в том смысле, что делал что-то своими руками, но он и не был истуканом из большого города. Что он обещал отряду, то и выполнял. У него было много серьезных знакомых и очень большие связи по всем направлениям» [2].

Особенностям «советского PR» Лейссона научил замечательный советский (потом израильский) поэт, писатель и переводчик, друг Сергея Довлатова Борис Самуилович Штейн. Собственно, со Штейна и началась эстонская страница в истории строительства БАМа [28]. Еще на самом первом этапе, в 1974 г., он поехал в творческую командировку в Бурятию и около четырех месяцев провел в Северо-Байкальском районе. Вернувшись в Эстонию, он написал о том, что видел и пережил, большой очерк, цикл стихов, роман и пьесу. Причем пьесу («Люди и птицы») по мотивам романа «Донный лед» его попросил написать Марк Захаров, которого, по словам Штейна, пригласили «в инстанции» и сказали ему примерно так: «театр-то ваш носит славное имя Ленинского комсомола. Пора бы и оправдать это высокое название, порадовать зрителя спектаклем на актуальную молодежную тему, например о БАМе, этой стройке века. Комсомол проявляет там чудеса героизма, а его — то есть комсомола — театр молчит об этом» [29]. Вот как Штейн со свойственным ему юмором описывал начало этой истории: «Я вернулся в Таллин, переполненный негасетной информацией, в Таллине устроили открытое партийное собрание. Повестка дня была такая: *Рассказ коммуниста Штейна Б. о БАМе*. Я два часа рассказывал, что видел и пережил, и, помнится, закончил так: «А куда здесь приспособить руководящую роль рабочего класса, подумайте сами». Собрание подумало и приняло уникальное по тем временам решение из двух пунктов:

1. Коммунисту Штейну Б. написать книгу о БАМе.

2. Главному редактору издательства “Ээсти раамат” коммунисту Тааму А. в кратчайший срок издать эту книгу.

И я, и Аксель Таам добросовестно выполнили решение партийного собрания. Книжка называлась «Там, где ходили изюбры». В нее вошли очерки, стихи и фотографии» [29; 30, с. 30, 140].

Во время очередного приезда Лейссона в Таллин его случайно встретил Штейн. «Я был единственным из эстонских литераторов, кто жил и работал на БАМе, и мною гордились Реммельгас (известный писатель Лембит Реммельгас. — С. К.) и вся писательская организация», — сказал он. — «Ты второй. Иди к Акселю (Тааму. — С. К.), он издает мою книжку, издаст и твою, у него план по БАМу, понимаешь, план». И вскоре в издательстве «Ээсти раамат» на эстонском языке почти одновременно с русскоязычной книгой Штейна «Там, где ходили изюбры» вышла первая книжка Лейссона о БАМе «Relsid taigas» («Рельсы в тайге») [41].

Всего было издано три его книги: в 1978 г., в 1980 г. («Relsid taigas II. 1418») и в 1984 г. («Relsid taigas III») [42; 43]. Причем в них не только про строителей БАМа, про «Комсомольца Эстонии», там очерки про Бурятию, эвенков-фронтовиков, байкальскую природу. Во втором выпуске цифры 1418 стоят не случайно. Об этом сам Лейссон в большом очерке «Дни мужества», опубликованном в журнале «Байкал» в январе 1979 г., пишет так: «Мы — бойцы трудового фронта на плацдарме номер один мирного строительства нашей Родины. Глубокое желание быть достойными легендарных корчагинцев породило обещание бойцов республиканского ударного комсомольского отряда "Комсомолец Эстонии" выполнить план десятой пятилетки за 1418 дней (столько дней длилась Великая Отечественная война)» [14, с. 75]. Вот такой абсолютно советский пропагандистский пафос. Но к самой войне, к исторической памяти Лейссон относился абсолютно серьезно. Вторая книга «Рельсы в тайге» начинается очерком «Обелиск». Это немного измененный вариант его публикации «Эвенкийская новелла» в нескольких мартовских номерах газеты «Молодежь Бурятии» 1979 г. В ней Лейссон рассказывает о судьбе мужчин из многочисленной эвенкийской семьи Комарицыных, призванных на фронт из Уояна [15].

Сейчас все три книги «Рельсы в тайге» оцифрованы по заказу Эстонского литературного музея и хранятся в главных электронных библиотеках страны [36]. Одновременно с книгами на эстонском языке Лейссон писал и на русском, по содержанию они довольно серьезно различаются, поскольку рассчитаны на разную аудиторию. Книга «Наш дом — БАМ: рассказ о бойцах отряда "Комсомолец Эстонии"» вышла в Бурятии двумя изданиями — в 1980 [16] и 1983 [17] гг. Книги не было в планах, что по тем временам происходило только в исключительных случаях. Вероятно, Лейссон, воспользовавшись эстонским опытом, как-то убедил республиканское начальство. 7 февраля 1980 г. в газете «Буряад Үнэн» книгу анонсировал главный редактор Бурятского книжного издательства Ч.-Р. Намжилов: «Правильному воспитанию подрастающего поколения, формированию любви к Родине будет способствовать книга "Наш дом — БАМ". Отряд "Комсомолец Эстонии" работает на Бурятском участке гигантской стройки века с весны 1974 года [на самом деле с весны 1975 г. — С. К.]. О ежедневных трудовых буднях и производственных победах, о роли бригады в строительстве Нового Уояна расскажет командир отряда Энн Лейссон» [34]. А уже через несколько месяцев книгу обсуждали в ЦК комсомола.

Лейссон достаточно хорошо писал по-русски, но все-таки был эстоноязычным журналистом, поэтому при написании первой книги ему помогал талантливый

местный литератор, будущий народный поэт Республики Бурятия, человек трудной судьбы Владимир Викторович Липатов [6, с. 31]. Они познакомились в Уояне. Липатов полтора года работал там горнопроходчиком. Там родились два цикла особенно светлых его стихов о строителях Бурятского участка БАМа — «Уоянская тетрадь» и «От Улюнхана до Муи». Липатов редактировал книгу Лейссона, она приобрела законченный, «поэтический» характер, сохраняя предметное содержание, и настолько понравилась бамовскому руководству, ЦК ВЛКСМ, ЦК эстонского комсомола и литературной общественности Бурятии, что Лейссону предложили ее продолжить, дополнить и переиздать. И уже через два с половиной года вышло второе, дополненное издание с предисловием первого секретаря ЦК ВЛКСМ Бориса Пастухова, что придавало книге несомненный номенклатурный вес. С тех пор ни одна серьезная публикация по истории Бурятского участка БАМа не обходится без ссылок на эти книги Лейссона.

В эти годы Лейссон активно работает с эстонским телевидением и радио. Сколько всего тогда вышло передач, сейчас установить сложно. В архиве эстонского телевидения их сохранилось совсем немного: 13-минутный фильм о самом Лейссоне — «Командир» (транслировался 20 января 1977 г., рассказывается о «Комсомольце Эстонии» и его командире); интервью с Лейссоном как членом штаба ЦК ВЛКСМ — БАМ, вышедшее в эфир 10 ноября 1981 г.; две радиопередачи «Эстонский мужской хор поет в Восточной Сибири» (эфир 29 августа 1986 г., о поездке музыкантов на бурятский участок БАМа) и более поздняя (20 апреля 1989 г., когда Лейссон и большинство бойцов отряда уже вернулись на родину) «полуночная программа «БАМ — это звучало великолепно» [17].

Сохранились, однако, фильмы самого Лейссона: «БАМ — 520 километров» (премьера 17 января 1981 г.) [4] и его видоизмененный вариант «Партнеры. БАМ и эстонцы» (первая трансляция 25 мая 1980 г.). 520, вернее 524 километра — это и есть бурятский участок магистрали. Этот фильм с синхронным переводом на русский показывали и в Бурятии: в Улан-Удэ, Северобайкальске, Новом Уояне, в других поселках. Этот фильм о Новом Уояне и работавших там бойцах «Комсомольца Эстонии». Есть в архиве эстонского телевидения еще два фильма, сценарии которых написал Энн Лейссон: 51-минутный «Там в Сибири за Байкалом» (есть также вариант с названием «Там в тайге за Байкалом») и 41-минутный «Перед заходом солнца» [23]. Они уже не о «Комсомольце Эстонии» и даже не о БАМе, хотя он и упоминается. Они вышли на экраны, когда уже не было СССР, а Лейссон стал одним из главных политиков независимой Эстонии — первый 28 декабря 1991 г., второй 11 января 1992 г. Они о истории и культуре народов Бурятии, которая в фильмах именуется «Бурят-Монголией»; о проблемах национального культурного наследия бурятского и эвенкийского населения, о сохранении природной среды обитания коренных народов [23; 26; 27]. Видимо, это было прощание Энна Лейссона с так полюбившимся ему краем, где он прожил долгих 12 лет.

Литература

1. Андреев В. Наш 53-й // Молодежь Эстонии. 2005. 3 сент. URL: <http://www.moles.ee/05/Sep/03/7-1.php> (дата обращения: 30.04.2024).
2. БАМ: 12-часовой рабочий день, нехватка воды и обледеневшие волосы // Вечерняя газета. 2004. 22 июля. URL: <https://www.ohtuleht.ee/elu/160138/bami-ehitajate-argipaev->

- 12tunnised-toopaevad-veepuudus-ja-telgiseina-kulge-jaatunud-juuksed (дата обращения: 30.04.2024).
3. БАМ. пос. Новый Уоян. 35 лет МО-53. URL: https://4k-video.ru/ru/id-video/imKhhAN7alw/bam-p-novyj-uoyan-35-let-mo-53/https://www.youtube.com/watch?v=imKhhAN7alw&pp=ygUx0LHQsNC8INC_LiDQvdC-0LLRi9C5INGD0L7Rj9C9LCAzNSDQu9C10YIg0LzQvi01Mw%3D%3D (дата обращения: 30.04.2024).
4. БАМ — 520 километров. URL: <https://arhiiv.err.ee/video/vaata/bam-520-kilomeetrit> (дата обращения: 30.04.2024).
5. Бердников Л. П. Аксеновские версты. От Кичеры до Крымского моста. Красноярск : Офсет, 2024.
6. Бурятскому книжному издательству 80 лет / составители Б. Б. Бальжинмаев, П. Ф. Калашников. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 2003. 82 с.
7. Выставка «И стоило жить, и БАМ строить стоило» // Сибирский федеральный университет. URL: <https://bik.sfu-kras.ru/news/1601> (дата обращения: 30.04.2024).
8. Гражданство может быть в соответствии с законом // Вечерняя газета. 1998. 7 июля. URL: <https://www.ohtuleht.ee/24144/kodakondsuse-saab-vastavalt-seadusele> (дата обращения: 30.04.2024).
9. Дите Х. Причастны к общему делу // Северо-Муйские огни. Специальный выпуск — 45 лет БАМу. 2019. Июнь. С. 20.
10. Из истории строительства Байкало-Амурской магистрали по документам Государственного архива Республики Бурятия // Государственный архив Республики Бурятия: сайт. URL: https://архивыбурятии.рф/bamnima#_ftn3 (дата обращения: 30.04.2024).
11. Козлов Ю., Фролов А. Свидание на Кичере // Юность. 1979. № 3. С. 83–91.
12. Комиссар // Памяти Г. Трофимова (комиссара отряда «Комсомолец Эстонии» 2007 г.). URL: <https://www.youtube.com/watch?v=f7z-EVicQfY> (дата обращения: 30.04.2024).
13. Лейссон Э. Архив Эстонского телевидения. URL: <https://arhiiv.err.ee/otsi?phrase=Leisson> (дата обращения: 30.04.2024).
14. Лейссон Э. Дни мужества // Байкал. 1979. № 1. С. 68–78.
15. Лейссон Э. Эвенкийская новелла // Молодежь Бурятии. 1979. 1, 3, 5 марта.
16. Лейссон Э. Л. Наш дом — БАМ: рассказ о бойцах отряда «Комсомолец Эстонии». Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1980. 112 с.
17. Лейссон Э. Л. Наш дом — БАМ [Об ударном отряде «Комсомолец Эстонии»]. Улан-Удэ : Бурят. кн. изд-во, 1983. 144 с.
18. Ленк Х. Экспресс направляется на запад (19) // Вечерняя газета. 1998. 30 июня. URL: <https://www.ohtuleht.ee/23830/ekspress-suundus-laande-19> (дата обращения: 30.04.2024).
19. Ленк Х. Экспресс отправился на запад (20) // Вечерняя газета. 1998. 1 июля. URL: <https://www.ohtuleht.ee/23878/ekspress-suundus-laande-20> (дата обращения: 30.04.2024).
20. Ленк Х. Экспресс направляется на запад (21) // Вечерняя газета. 1998. 2 июля. URL: <https://www.ohtuleht.ee/23932/ekspress-suundus-laande-21> (дата обращения: 30.04.2024).
21. Мостоотряду-53 40 лет. Tallinn 2015. URL: https://www.youtube.com/watch?v=UgimtwYbdRI&pp=ygUx0LHQsNC8INC_LiDQvdC-0LLRi9C5INGD0L7Rj9C9LCAzNSDQu9C10YIg0LzQvi01Mw%3D%3D (дата обращения: 30.04.2024).
22. НИКА Ъ-СТАРК. Заседание российско-эстонской комиссии // Газета «Коммерсантъ». 1992. 31 окт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/28495> (дата обращения: 30.04.2024).
23. Перед заходом солнца (Enne päikeseloojangut) // Eesti Televisioon. URL: <https://www.efis.ee/et/filmiliigid/film/id/12280/esilinastused> (дата обращения: 30.04.2024).
24. Ратман А. Погибла Лууле Вийлма. URL: <https://rus.delfi.ee/statja/2956193/pogibla-luule-viylma> (дата обращения: 30.04.2024).
25. Справка Штаба ЦК ВЛКСМ по Бурятскому участку БАМ о работе отряда «Комсомолец Эстонии» // ГАРБ. Ф. П.36. Оп. 14. Д.83. Л. 7, 10, 11. URL: <http://ihaefe.org/bam/бам-в-документах/справка-штаба-цк-влксм-по-бурятскому-у/> (дата обращения: 30.04.2024).
26. Там в Сибири за Байкалом. URL: <https://arhiiv.err.ee/video/vaata/seal-siberis-baikali-tag> (дата обращения: 30.04.2024).

27. Там в тайге за Байкалом (Seal taigas Baikali taga) // Eesti Televisioon. URL: <https://www.efis.ee/et/filmiliigid/film/id/6059/err-video> (дата обращения: 30.04.2024).
28. Штейн Б. С. Там, где ходили изюбры: Сто дней на БАМе // Таллин : Ээсти раамат. 1978. 78 с.
29. Штейн Б. Уходит век. Записки жителя // Дружба народов. 2001. № 6. URL: <https://magazines.gorky.media/druzhba/2001/6/uhodit-vek.html> (дата обращения: 30.04.2024).
30. Штейн Б. Уходит век. Автобиографический роман. Ашкелон : Б. и., 2003.
31. Это сделал Верховный Совет XII созыва. 25 лет спустя // Вечерняя газета. 2015. 29 марта. URL: <https://www.ohtuleht.ee/671000/tiit-made-25-aastat-iseseivuse-taastajate-kogunemise> (дата обращения: 30.04.2024).
32. Эха Лаанепере. Энн Лейссон отказался от модного курения. URL: <https://epl.delfi.ee/artikkel/50756302/enn-leisson-hulgas-moekad-suitsud> (дата обращения: 30.04.2024).
33. I Эстонский форум наций, 24 сентября 1988 г. Прямая запись из зала ТПИ в Таллинне // Архив Эстонского телевидения. URL: <https://arhiiv.err.ee/audio/vaata/eestimaa-rahvuste-foorum-04> (дата обращения: 30.04.2024).
34. Намжилов Ч.-П. Бурядай номой хэблэл / 1989 / Ондо // Буряад Үнэн. 1980. Февральин 7.
35. Arutelu: Enn Leisson. URL: https://et.wikipedia.org/wiki/Arutelu:Enn_Leisson (дата обращения: 30.04.2024).
36. Digar. Kollektioonid. Massdigiteerimine 2019-2021. URL: <https://www.digar.ee/arhiiv/et/kollektioonid/141028> (дата обращения: 30.04.2024).
37. Eesti NSV / Eesti Vabariigi Ülemnõukogu XII koosseis 29.03.1990–29.09.1992. URL: https://www.riigikogu.ee/wpcms/wpcontent/uploads/2015/02/Eesti_NSV_Eesti_Vabariigi_Ulemnoukogu_XII_koosseis_29.03.199029.09.19921.pdf (дата обращения: 30.04.2024).
38. Enn Leisson. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Enn_Leisson/ (дата обращения: 30.04.2024).
39. Enn Leisson. URL: https://et.wikipedia.org/wiki/Enn_Leisson (дата обращения: 30.04.2024).
40. Enn Leisson. Filmograafia // Vaata edasi. URL: <https://www.efis.ee/et/inimesed/id/1480> (дата обращения: 30.04.2024).
41. Leisson Enn Relsid taigas [Eesti noorte tööst BAM-i ehitusel] Tallinn. Eesti Raamat. 1978 // Püsilink: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:438899> (дата обращения: 30.04.2024).
42. Leisson Enn. Relsid taigas II. 1418. Tallinn. Eesti Raamat 1980 // päeva // Püsilink: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:438264> (дата обращения: 30.04.2024).
43. Leisson Enn. Relsid taigas III. Tallinn. Eesti Raamat 1984 // Püsilink: <http://www.digar.ee/id/nlib-digar:438251> (дата обращения: 30.04.2024).
44. Vene-Eesti Komisjon // Eesti Päevaleht. 1995. 17 авг. (№61).
45. Riigikogu Kantselei Eesti Rahvusraamatukogu. Tallinn 2013. URL: https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2015/02/Eesti_NSV_Eesti_Vabariigi_Ulemnoukogu_XII_koosseis_29.03.199029.09.19921.pdf (дата обращения: 30.04.2024).
46. Raivo Palmaru Türi topeltmõrva avastamine ei huvitanud kedagi // Õhtuleht. 1999. 28 июня.
47. Toompea 15.05.90. ENSV Ülemnõukogu. Andres Ammas, Edgar Savisaar, Jüri Liim, lipuga Enn Leisson ja Rein Järlik. URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Enn_Leisson#/media/File:Toompea_15.05.90_\(33\)_ENSV_Ülemnõukogu.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Enn_Leisson#/media/File:Toompea_15.05.90_(33)_ENSV_Ülemnõukogu.jpg) (дата обращения: 30.04.2024).
48. Türi topeltmõrv. 20 aastat hiljem. URL: <https://theprimesuspect.wordpress.com/tag/enn-leisson/> (дата обращения: 30.04.2024).

УДК 93/94(630)

МОЛОДЕЖЬ УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАМа© **Мухамедов Рашит Алимович**

доктор исторических наук, профессор,
Ульяновский педагогический университет им. И. Н. Ульянова
Россия, 432063, г. Ульяновск, ул. Кирова, 107
rasit56@mail.ru

В статье представлен ретроспективный анализ участия молодежи Ульяновской области во Всесоюзной ударной комсомольской стройке БАМ, объявленной на XVII съезде комсомола. Основными источниками стали документы Ульяновского обкома КПСС и ВЛКСМ, хранящиеся в Государственном архиве новейшей истории Ульяновской области. К их числу относятся комсомольские путевки, статьи, рисунки и фотографии, многие из которых впервые вводятся в научный оборот. Дополнительным источником послужили газетные публикации в областных изданиях «Ульяновская правда» и «Ульяновский комсомолец», а также воспоминания участников строительства БАМ. На БАМе посланцы родины Ленина участвовали в строительстве станции Ижак. Поселка, в котором сначала появились названия улиц и лишь потом поднялись дома. Сначала сюда приехали и жили в палатках первопроходцы-строители ударного отряда.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; КПСС; ВЛКСМ; Ульяновская область; БАМУльяновскстрой; Ижак.

**THE YOUTH OF THE ULYANOVSK REGION
IN THE CONSTRUCTION OF BAM**© **Rashit A. Mukhamedov**

Doctor of History, Professor
Ulyanovsk Pedagogical University named after I. N. Ulyanov,
Russia, 432063, Ulyanovsk, Kirov st., 107
rasit56@mail.ru

The article presents a retrospective analysis of the participation of the Ulyanovsk region in the All-Union Shock Komsomol construction of the BAM, announced at the XVII Komsomol Congress. The main sources were archival documents of the Ulyanovsk Regional Committee of the CPSU and the Komsomol, stored in the State Archive of Contemporary History of the Ulyanovsk Region. These include documents, Komsomol vouchers, articles, drawings and photographs, many of which are being introduced into scientific circulation for the first time. An additional source was newspaper publications in the regional publications "Ulyanovskaya Pravda" and "Ulyanovsky Komsomolets", as well as memories of participants in the construction of the BAM. At BAM, envoys from Lenin's homeland participated in the construction of the Izhak station. A village in which street names appeared first, and only then did houses go up. First, the pioneer builders of the strike force came here and lived in tents.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; CPSU; Komsomol; Ulyanovsk region; "BAMUlyanovskstroy"; Izhak.

Советское правительство и весь народ с огромным интересом наблюдали и принимали участие в осуществлении столетней мечты. Дело в том, что до основных морских портов в СССР на Тихом океане, БАМ стал на 500 км короче Транссиба. Значительно сокращались сроки доставки грузов, осуществлялась экономия ГСМ, электроэнергии, металла, сохранность подвижного состава и т. д. Все это предвещало экономию в миллиарды рублей. Но самое главное — ожидалось привлечение к загрузке дороги огромного количества иностранных фирм. Это будет самый короткий, следовательно, самый дешевый путь доставки грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу.

В реализации легендарного проекта принимали участие все республики и области Советского Союза. Каждому региону был выделен свой участок работы. Основная тяжесть легла на плечи комсомольской молодежи, которая поехала на БАМ «за туманом, за мечтами и за запахом тайги»*.

9 сентября 1974 г. бюро Ульяновского обкома КПСС в рамках постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР приняло решение об участии в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Стремясь внести свой вклад в строительство БАМа, Ульяновский областной комитет КПСС и ВЛКСМ, коллектив института «Ульяновскгражданпроект» ГлавУльяновкстрой, Дмитроградское управление строительства и Областное управление промстройматериалов выступили с инициативой принять участие в реализации намеченных ЦК КПСС и Советом Министров СССР планов. Областной комитет ВЛКСМ решил направить по комсомольским путевкам на строительство железнодорожной магистрали Ульяновский ударный строительный отряд из числа лучших квалифицированных молодых рабочих, а также ежегодно направлять студенческий строительный отряд. Областным газетам «Ульяновская правда», «Ульяновский комсомолец», районным газетам и телевидению было дано задание систематически освещать опыт передовых коллективов, взявших обязательство по оказанию помощи в строительстве БАМ [4].

Ульяновским обкомом КПСС был организован строительно-монтажный поезд (СМП) «БАМУльяновкстрой» во главе с опытными инженерами и строителями, средняя годовая численность которого составляла от 300 до 500 человек.

16 июля 1981 г. СМП «БАМУльяновкстрой» начал строительство станции Ижак на Байкало-Амурской магистрали. В газете «Ульяновский комсомолец» 29 сентября 1981 г. была опубликована большая статья, в которой сообщалось, что первые 170 человек, привыкшие к самому здоровому климату средней полосы, здесь, в глухой тайге, среди болот и комарья, в 200 километрах от железной дороги каждый день проверяют себя на прочность. Из Ульяновска во временный поселок Пионерский ушло 3 эшелона со всевозможными строительными материалами — для плотников, штукатуров, маляров, каменщиков. Из воспоминания комсорга бригады Клавдии Зубковой: «Ребята не унывают, они пока еще не знают, что такое таежные Сибирские морозы, но много наслышаны о них, потому торопятся, стараются использовать сравнительно теплое время года. Своими силами соорудили пекарню и сами выпекают хлеб, построили отличную баньку, пилораму, электростанцию, овощехранилище. Оплата

* Первым свой голос этому творению «За туманом» подарил советский поэт и бард Юрий Кукин в 1964 г., а особую популярность среди молодежи песня приобрела в 1970–1980-е гг.

труда у них сдельная. К основной зарплате добавлялось 10 % за передвижной характер работ и 70 % — районный коэффициент. Премии — на общих основаниях» [1].

Из воспоминания участницы строительства БАМа Тамары Гаркиной: «По решению обкома ВЛКСМ в мае 1981 года на строительство БАМа выехал ульяновский ударный строительный отряд. В него вошли лучшие комсомольцы-добровольцы, молодые рабочие и инженеры. Мы приехали практически на голое место, река Зeya затопила во время весеннего разлива дороги, машины с продовольствием застряли. Нам пришлось идти в лес, собирать ягоды, грибы, чтобы приготовить хоть какой-то обед. Поставили палатки и жили в них до октября. К этому времени были собраны утепленные вагончики. Уже в первые месяцы отряд выполнил строительно-монтажные работы на сумму 637 тыс. рублей. Через год перешли жить в бараки, началось строительство поселка Ижак. В освободившихся палатках разместили спортивный зал, организовали клуб. Почти каждый вечер смотрели кино. Билет стоил 20 копеек. За пленками киномеханик ездил в воинские части. А поскольку среди нас был гармонист Гриша Мясников, то мы устраивали танцы и концерты. В поселке не было милиции, ее заменяла бригада дружинников, которая поддерживала порядок. Действовал «сухой закон», за исключением дней рождения. Тогда выдавали в небольших количествах шампанское» [6].

Ульяновский обком КПСС и ВЛКСМ постоянно находились в тесном контакте с СМП «БАМУльяновскстрой». Областная периодическая печать информировала жителей региона о работе комсомольско-молодежных бригад. Инженерно-технические работники регулярно отправляли отчеты о деятельности поезда. Так, 6 февраля вышло сообщение главного инженера А. Пронина под заголовком «Ульяновцы на БАМе с энтузиазмом», в котором чувствуются приподнятое настроение и комсомольский задор. Автор пишет: «...На таежной станции Ижак продолжается социалистическое соревнование среди строителей — посланцев родины Ильича за достойную встречу 115-й годовщины со дня рождения В. И. Ленина и 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. В трудовой ударной вахте участвуют все бригады и службы строительно-монтажного поезда «БАМУльяновскстрой». Бригада Н. И. Малофеева развернула сооружение деревянных двухквартирных домов в районе постоянного поселка станции Ижак. Несмотря на жгучие морозы, затрудняющие ход работы, умелый и слаженный коллектив находит необходимые резервы и на 15 % перевыполняет сменные задания. А среди плотников мехколонны лучшим по праву признан мастер своего дела П. П. Шерстянкин. Звено В. В. Токмакова, обслуживающее пилораму, не только добилось сверхпланового выпуска крайне необходимых стройке пиломатериалов, но и обеспечивало хорошее качество выпускаемой продукции. В начале года строительная площадка получила помощь из Ульяновска — крытый вагон с грузом, которого очень ждали. Это крайне необходимые запасные части к автомобилям УАЗ, огнетушители, оконное стекло, кровельные материалы, минеральная плита, пневматические отбойные молотки и запасной двигатель к дизельной электростанции» [2]. Этот фрагмент документа говорит о том, с какой огромной ответственностью и дисциплиной молодежь относилась к порученной работе. Строители находились в постоянном стремлении добиться лучших результатов в организации труда и отдыха.

Уже к 1985 г. БАМУльяновскстрой построил вокзальный комплекс станции, завершил строительство крупной котельной с 4 котлами, восьмилетней школы на 192

учащихся. С опережением графика велась инженерная подготовка территории постоянного поселка, включая автодороги, бани, магазин, детский сад. В восьми двухквартирных брусчатых домах справились новоселье железнодорожники и строители. Начиная с палаток, был построен благоустроенный временный поселок Пионерский. Через два года к поселку протянули железнодорожную линию, установив прямое сообщение Ульяновск — Ижак. Ульяновская комсомольско-ударная бригада СМП «БАМУльяновскстрой» также принимала участие в строительстве школы в пос. Огорон Зейского района Амурской области.

Начальник оперативной группы СМП А. Хакимов в своем отчете для газеты «Ульяновская правда» от 18 июня 1985 г. написал о трудовом подвиге отдельных бригад и рабочих на строительстве БАМ: «За первое полугодие 1985 г. коллективу СМП «БАМУльяновскстрой» было присуждено первое место в социалистическом соревновании по строительно-монтажному тресту № 1, был успешно выполнен план пяти месяцев и есть все основания, что наши земляки досрочно справятся и с годовым планом. Заслуженным авторитетом среди строителей и жителей поселка Огорон пользуются столяр Иван Васильевич Карочкин, плотник Виктор Сергеевич Дилекеев, начальник ПТО Людмила Георгиевна Арифиллова. Указом Верховного Совета СССР за успехи, достигнутые при строительстве Байкало-Амурской магистрали, орденом Дружбы народов награжден машинист крана Виктор Ефимович Белов и медалью «За трудовое отличие» — плотник Сергей Иванович Варламов» [8]. Из данной статьи видно, что ульяновская молодежь на вверенном участке строительства БАМ добилась серьезных успехов на разных строительных площадках, к социалистическим соревнованиям отношение рабочих не было формальным, а характеризовалось здоровым трудовым стремлением достичь еще лучших результатов.

СМП «БАМУльяновскстрой» столкнулся на БАМе с рядом проблем, и первой был кадровый вопрос. Газета «Ульяновская правда» напечатала обращение строителей БАМа к трудящимся г. Ульяновска и области под заголовком «Приезжайте к нам в Ижак», где сообщила, что «возводимые строительные объекты вступили в завершающую стадию. Предстоит до наступления холодов подготовить их к сдаче в постоянную эксплуатацию, в связи с чем сейчас требуются на строительство инженерно-технические работники: начальник и старший инженер производственного отдела, инженер стройлаборатории, два геодезиста, мастера. Недостаёт и рабочих таких специальностей, как каменщики, плотники, электрики, водители, бульдозеристы, кузнецы и мотористы. Готовы принять специалистов, находящихся в отпуске, а также молодежь, семейных, временно не работающих и всех желающих со сроками работы от одного до шести месяцев, с постоянным пребыванием на месте строительства или вахтовым методом» [3].

Согласно постановлению бюро Ульяновского обкома КПСС и исполкома областного Совета народных депутатов от 12 апреля 1988 г., резюмировалось, что трудовые коллективы Ульяновской области продолжают участие в сооружении объектов БАМа. На тот момент на строительстве станции Ижак работали 350 человек из Ульяновской области. За 6 лет строительства ими было выполнено строительного-монтажных работ в объеме 11,6 млн руб., создана производственная база строительного-монтажного поезда «БАМУльяновскстрой», построен временный поселок для строителей. Коллектив СМП приступил к сооружению жилых домов, школы, детского сада и инженерных сетей постоянного поселка Ижак. Вместе с тем, достигнутые темпы строительства не гарантируют ввод станции в 1989 г., как это предусмотрено постановлением.

За два года необходимо еще освоить на строительно-монтажных работах 9 млн руб. В связи с этим бюро обкома КПСС постановило: ГлавУльяновскстрою и СМП «БАМУльяновскстрой» обеспечить выполнение строительно-монтажных работ в объеме 4 млн руб. в 1988 г. и 5 млн руб. в 1989 г., обеспечив ввод в действие жилого поселка и вокзального комплекса станции Ижак в 1989 г. Для достижения поставленной задачи ГлавУльяновскстрою, тресту «Сельхозводстрой», объединениям «Агропромстрой», «Облгражданстрой», АвтоУАЗу, авиационно-промышленному комплексу «Авиастра», отделу здравоохранения Ульяновского облисполкома было дано задание направить высококвалифицированных рабочих и специалистов в распоряжение СМП «БАМУльяновскстрой», обеспечить поставки на строительство станции Ижак оборудования, машин, механизмов, строительных конструкций, изделий и материалов. Институту «Ульяновскгражданпроект» следовало выдать проектно-сметную документацию на строительство 12-квартирных жилых домов в кирпичном исполнении и торгово-общественного центра пос. Ижак. Исполкому предписывалось обеспечить бамовцев промышленными и продовольственными товарами, печатной продукцией, подписными изданиями и книгами [5].

Таким образом, комсомольская молодежь Ульяновской области при непосредственном патронаже Ульяновского обкома КПСС и ВЛКСМ принимала активное участие в строительстве БАМа. Можно с уверенностью констатировать, что строительство БАМа стало истинно всесоюзной молодежной стройкой, на которой наблюдался неисчерпаемый энтузиазм и здоровая энергия. Трудовые и материальные ресурсы, привлеченные из Ульяновской области, также способствовали выполнению плановых показателей и достижению поставленных советским руководством задач.

Литература

1. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО). Ф. 162. Оп. 2. Д. 1093.
2. Ульяновская правда. 1985. 6 февраля. С. 2–3.
3. Ульяновская правда. 1985. 18 июня. С. 2–3.
4. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 59. Д. 29. Л. 3–4.
5. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 92. Д. 25. Л. 9.
6. ГАНИ УО. Ф. 162. Оп. 2. Д. 879.
7. Мы из Ульяновска: Сборник. Ульяновск: Приволж. кн. изд-во. Ульян. отд-ние, 1977. 103 с.
8. Хакимов А. Ульяновцы на БАМе // Ульяновская правда. 1985. 18 июня. С. 2.

УДК 929.65-05

УРАЛЬСКИЕ ИНЖЕНЕРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ в 1974–1991 гг.

© **Конов Алексей Александрович**

доктор исторических наук, доцент,

Уральский государственный университет путей сообщения

Россия, 620034, г. Екатеринбург, ул. Колмогорова, 66

alek.konov2012@yandex.ru

Исследована деятельность уральских инженеров железнодорожного транспорта на Байкало-Амурской магистрали в период ее интенсивного строительства. Раскрыты основные способы комплектования магистрали инженерными кадрами: общественный призыв комсомольской молодежи, направление специалистов из учреждений Минтрансстроя и высших учебных заведений, прибытие молодых специалистов в составе железнодорожных войск. На первом этапе, в 1950–1960-е гг., уральские специалисты прибывали на Байкало-Амурскую магистраль из транспортных проектных учреждений Урала и принимали участие в изыскательских работах на отдельных участках магистрали. На втором этапе, в 1970–1980-е гг., молодые специалисты прибывали на магистраль в составе железнодорожных войск и вводили в строй важнейшие объекты БАМа — мосты, средства связи, станции. Показано, что уральские инженеры выполняли на БАМе наиболее ответственные и сложные в инженерном плане строительные работы, требовавшие высокой инженерной квалификации и больших морально-волевых усилий. Вместе с тем уральские специалисты не стали постоянным штатом новой магистрали в связи с низкой обеспеченностью строителей жильем и их статусом временных работников.

Ключевые слова: уральские инженеры; Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта; железнодорожные войска; мостостроение; строительный участок; проектно-изыскательские работы; комсомольская молодежь; общественный призыв; модернизационный проект; инженерная квалификация.

URAL ENGINEERS OF THE RAILWAY TRANSPORT ON THE BAIKAL-AMUR MAIN IN 1974–1991

© Alexey A. Konov
Doctor of History, Associate Professor
Ural State University of Railway Transport
Russia, 620034, Ekaterinburg, Kolmogorov st., 66
alek.konov2012@yandex.ru

The article examines the activities of Ural railway engineers on the Baikal-Amur Mainline during the period of its intensive construction. The main ways of staffing the railway with engineering personnel are revealed: public appeal of Komsomol youth, sending specialists from institutions of the Ministry of Transport and Higher Educational Institutions, arrival of young specialists as part of the railway troops. At the first stage, in the 1950s–1960s, Ural specialists arrived at the Baikal-Amur Mainline from transport design institutions in the Urals and took part in survey work on individual sections of the mainline. At the second stage, in the 1970–1980s, young specialists arrived on the main line as part of the railway troops and commissioned the most important BAM facilities — bridges, communications equipment, stations. It is shown that the Ural engineers carried out the most important and complex construction work at BAM, which required high engineering qualifications and great moral and volitional efforts. At the same time, Ural specialists did not become the permanent staff of the new railway due to the low provision of housing for construction workers and their status as temporary workers.

Keywords: Ural engineers; Ural Electromechanical Institute of Railway Transport Engineers; railway troops; bridge construction; construction site; design and survey work; Komsomol youth; public appeal; modernization project; engineering qualification.

Строительство Байкало-Амурской магистрали — важная и судьбоносная страница истории советского общества. С помощью железной дороги рассчитывалось вызвать новый экономический подъем в стране, вдохнуть в советское общество, уставшее от пустых лозунгов и деклараций, новые духовные жизненные силы, реализовать инновационный потенциал социалистического строя. Обращение к историческому опыту строительства БАМа позволяет увидеть огромное значение модернизационных проектов человеческого капитала, особенно его интеллектуальных инженерных ресурсов, поможет избежать грубой недооценки кадрового потенциала модернизации и ее составляющей — личности специалиста.

Центральный комитет ВЛКСМ объявил Байкало-Амурскую магистраль главной Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, с тем чтобы начиная с 1975 г. на БАМе ежегодно работало не менее 20 тыс. человек [1, с. 18]. Комсомольцы и молодежь стали подавать заявления в ЦК ВЛКСМ и местные комсомольские организации с просьбой направить их на строительство магистрали. За период с мая 1974 по 1976 г. только в ЦК ВЛКСМ поступило свыше 150 тыс. заявлений с просьбой о направлении на БАМ. Основными мотивами приезда добровольцев на строительство были: желание принять участие в возведении важной железнодорожной линии, жажда романтики, знакомство с новыми местами [2, с. 31]. Многие специалисты высоко оценивали возможности новой стройки для профессионального продвижения и часто подчеркивали этот мотив [3, с. 43]. Кроме того, постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» предусматривался коэффициент 1,7 к заработной плате работникам, занятым на изыскательских и проектных работах, строительстве, в промышленном и подсобно-вспомогательном производстве. Рабочим и инженерам выплачивалось единовременное пособие в размере, установленном для районов Крайнего Севера, а также надбавки к заработной плате за подвижной характер работы [1, с. 18].

Центральный комитет партии признал целесообразным, чтобы республики, края и области взяли шефство над строительством конкретных объектов БАМа, оказывали их сооружению всемерную помощь, обеспечив направление квалифицированных рабочих и специалистов, желающих принять личное участие в этой всенародной стройке. Областным комитетам партии и обкомполкомам было поручено обеспечить отбор лучших, квалифицированных работников в состав строителей БАМа, партийным, профсоюзным, комсомольским организациям предприятий — организовать в коллективах социалистическое соревнование за досрочное и качественное выполнение заказов БАМа, установить систематический контроль над поставками. Строительство отдельных станций Байкало-Амурской магистрали осуществляли шефские организации республик, краев, областей и городов. Так, с 1975 г. на станции Тында действовал трест Главмосстрой, на станции Северобайкальск — Главленинградстрой, на станциях Кувыкта и Харогочи работали железнодорожники Свердловской области, станция Усть-Нюкжа построена строителями Челябинска [4, с. 261]. Таким образом, сама постановка задачи строительства и его организация подразумевали широкое привлечение специалистов и рабочих с Урала.

Комплектование в краткие сроки в малообжитых районах многотысячного коллектива представляло собой трудную задачу. Привлечение на БАМ рабочих рук только из Сибири и Дальнего Востока означало бы отток кадров из районов,

которые сами нуждались в их интенсивном приросте. Следовательно, предстояло осуществить набор строителей магистрали преимущественно из числа жителей густонаселенных районов СССР. Необходимо также отметить, что в 1970-е гг. в стране наблюдалась высокая степень занятости населения. Из каждых десяти взрослых граждан девять либо работали на государственных предприятиях и в колхозах, либо учились в вузах, техникумах, старших классах средней школы [2, с. 29]. Тем более сложной задачей являлся набор кадров высшей квалификации. Инженерно-технический персонал комплектовали в основном за счет специалистов, прибывающих из организаций Минтрансстроя, из числа молодых специалистов, направляемых по разнарядке Минтрансстроя после окончания учебных заведений и прибывающих с других строек и из промышленной отрасли.

Привлечение на проектно-изыскательские работы по БАМу уральских ученых и инженеров началось с середины 1950-х гг. В 1956 г. инженеры Уралгипротранса Л. Пелевин и А. С. Понарин возглавили изыскательскую партию, прокладывавшую трассу головного участка БАМа — линию Тайшет — Лена. В 1967 г. инженеры Уралгипротранса приняли участие в проектно-изыскательских работах на 50-километровом участке БАМ — Тында [5]. Однако во всех строительных подразделениях ощущался явный недостаток в специалистах. В 1975 г. обеспеченность инженерно-техническими работниками в ГлавБАМстрое составила 91,2 %. Это приводило к использованию на инженерно-технических и руководящих должностях людей, не имевших высшего или среднего специального образования, но обладавших большим опытом работы в строительстве. Во второй половине 1970-х гг. доля приезжавших на БАМ специалистов из европейской части РСФСР и с Урала продолжала расти [3, с. 18].

Важным источником пополнения Байкало-Амурской магистрали инженерами стали выпускники Уральского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта (УЭМИИТ), попадавшие на железную дорогу, будучи призванными в железнодорожные войска. Военным железнодорожникам предстояло выполнить гигантский объем работ, в том числе построить более 3 тыс. искусственных сооружений — мостов, труб, тоннелей. Инженеры-выпускники строительного факультета УЭМИИТа Л. Ладейщиков, А. Коробов, В. Батальцев и выпускник электромеханического факультета А. Неверов начали службу в мостовом железнодорожном батальоне и в техническом батальоне на Восточном участке БАМа (к востоку от ст. Тында). Уральские инженеры приняли участие в строительстве временного совместного моста через р. Бурею длиной свыше 600 м. Этот мост был построен менее чем за 4 месяца. После этого старший лейтенант В. Батальцев на строительстве моста через р. Солони успешно применил конструкции сборно-разборной эстакады для пропуска поездов до строительства постоянного моста. Выпускники механического факультета лейтенанты С. Белоглазов, В. Васюта, Б. Кузьмин приняли участие в строительстве средних и малых мостов в зимнее время. В 1982 г. выпускник механического факультета лейтенант В. Власов отличился на строительстве малых мостов и был награжден медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали» [6].

Многие выпускники УЭМИИТа прибывали на БАМ, уже имея военные специальности, полученные на военной кафедре и в военных училищах. Вячеслав Васильевич Киндер в 1971–1975 гг. прошел обучение в Челябинском высшем военном

автомобильном командном училище. По окончании получил специальность «инженер по эксплуатации и ремонту колесных и гусеничных машин». В 1975–1976 гг. командовал автотранспортным взводом 133-го отдельного железнодорожного батальона на ст. Дипкун, в 1977–1981 гг. был командиром роты железнодорожных кранов и спецмашин 484-го отдельного железнодорожного батальона этой же станции. В 1982–1984 гг. занимался подготовкой инструкторов по вождению колесных машин в учебном взводе. В 1982 г. обеспечивал техническую поддержку завершающих строительных работ на участке Постышево — Ургал, одновременно готовил кадры специалистов по ремонту автомобилей [7].

Другой выпускник УЭМИИТа — Юрий Борисович Черенев направлен на Байкало-Амурскую магистраль в декабре 1983 г. по призыву на действительную военную службу в 27 лет. По прибытии на ст. Чегдомын получил назначение в батальон связи железнодорожных войск, расположенный на ст. Алонка Верхнебурейского района в Хабаровском крае. Батальон связи, которым командовал Ю. Б. Черенев, занимался установкой опор вдоль железнодорожного полотна и навешиванием на них траверс для питания электроэнергией железнодорожной автоматики, промышленных и гражданских объектов жилых поселков БАМа. Особенность технологии этой работы заключалась в том, что земляное полотно было отсыпано речной галькой, добываемой из р. Бурей открытым способом. Поэтому вырыть котлован механическим способом при помощи техники не представлялось возможным. Данную задачу решали бойцы железнодорожных батальонов, которые устанавливали опалубку и вручную, при помощи лопаты и ведра выкапывали четырехметровый котлован под стакан опоры электроснабжения. Затем рота при помощи железнодорожного или автомобильного крана устанавливала опоры в готовые котлованы. Такие работы проводились на разъезде Чебангда и на участке от ст. Алонка до ст. Этэргэн. Весной 1985 г. была осуществлена стыковка Западного и Восточного участков БАМа в Амурской области на разъезде имени Героя Советского Союза сержанта Мирошниченко. Рота Ю. Б. Черенева тянула воздушную линию связи до этого разъезда: военные железнодорожники валили лес, заготавливали столбы под опоры линии связи, раскатывали провода и вязали их на столбах [7].

Уральские инженеры железнодорожного транспорта составляли весьма незначительную долю инженерных кадров на Байкало-Амурской магистрали, в основном прибывали на дорогу в составе железнодорожных войск, но выполняли наиболее ответственные и сложные строительные работы, что служит подтверждением их высокой квалификации и инженерного мастерства. Обнаруженные воспоминания и сведения биографического характера показывают, что уральские инженеры сохраняли на дороге временный статус как специалисты и не стремились связать свою жизненную судьбу с БАМом [8, 9]. Помимо бытовых трудностей и жилищной неустроенности сказались отношение администрации дороги к молодым специалистам как временным работникам, приехавшим в Сибирь и на Дальний Восток ради высоких заработков и материальных благ. Еще более рельефно эти черты социальной политики проявились в отношении специалистов в составе железнодорожных войск.

Литература

1. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Технический отчет / под ред. В. А. Брежнева. Москва, 1991. 551 с.
2. Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.). Москва: Наука, 1988. 144 с.
3. Аргудяева Ю. В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. Москва: Мысль, 1988. 174 с.
4. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Летопись стройки 1967–1989 гг. Ч. V. / под редакцией В. А. Брежнева. Москва, 1993. 551 с.
5. Пелевин Л. Остались на память дороги // Магистраль. 1991. 20 марта. № 4–5(162–163).
6. Заварзин В. Призванные на БАМ. Из истории службы выпускников УЭМИИТа в Советской Армии // Магистраль. 1990. 16 апреля. № 15(138).
7. Из коллекций музея Уральского государственного университета путей сообщения.
8. Когда тебя помнят и ждут // Магистраль. 1987. 20 февраля. № 7(16).
9. Побожий А. А. Сквозь северную глушь: записки изыскателя. Москва: Современник, 1978. 318 с.

УДК 908

ВКЛАД ПЕНЗЕНЦЕВ В СТРОИТЕЛЬСТВО БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В КОНЦЕ 1970-х — 1980-е гг.

© Гущин Александр Анатольевич

кандидат исторических наук, проректор по НИР,
Институт регионального развития Пензенской области
Россия, 440049, г. Пенза, ул. Попова, 40
Alone-87@yandex.ru

Рассматривается участие жителей Пензенской области в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в конце 1970-х — в 1980-е гг. Особое внимание уделяется рассмотрению деятельности строительно-монтажного поезда (СПМ) «ПензастройБАМ». На основе архивных документов и опубликованных источников исследуются вопросы кадрового и материального обеспечения, а также объемы выполненных работ. Также рассматривается вопрос участия студенческих строительных отрядов и отдельных энтузиастов в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Анализ деятельности СПМ «ПензастройБАМ» показал, что, несмотря на материальные и кадровые трудности в конце 1970-х — начале 1980-х гг., коллектив строительно-монтажного поезда успешно справился с поставленными задачами по строительству поселка Амгунь, после чего был направлен на строительство станций Меунчик и Февральск.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль; Пензенская область; строительно-монтажный поезд «ПензастройБАМ»; строительство; строительные отряды; Амгунь; Меунчик; Февральск.

PENZA RESIDENTS' CONTRIBUTION TO THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE IN THE LATE 1970S — 1980S.

© Alexander A. Gushchin

Candidate of History, Vice-Rector for Research
Institute of Regional Development of the Penza region

Russia, 440049, Penza, Popov st., 40
Alone-87@yandex.ru

The article examines the participation of residents of the Penza region in the construction of the Baikal-Amur Railway in the late 1970s — 1980s. Particular attention is paid to the consideration of the activities of the construction train "PenzastroyBAM". Issues of personnel and material support, as well as the volume of building and installation work, are researched based on archival documents and published sources. The problems of student construction teams' and individual enthusiasts participation in the construction of the Baikal-Amur Railway is also considered. An analysis of the activities of the "PenzastroyBAM" showed that, despite material and personnel difficulties in the late 1970s — early 1980s, the construction train successfully completed the tasks assigned to the construction of the Amgun. Then the train was redirected to construction of stations Meunchik and Fevralsk.

Keywords: Baikal-Amur Railway; Penza region; construction train "PenzastroyBAM"; construction; construction teams; Amgun; Meunchik; Fevralsk.

Строительство Байкало-Амурской магистрали стало не только крупным инфраструктурным проектом, но и по-настоящему народной стройкой, в которой участвовали жители всей страны. Свой вклад в развитие восточных районов СССР внесли и представители Пензенской области. Там был организован строительно-монтажный поезд (СМП) «ПензастройБАМ», который принял участие в строительстве станций Амгунь, Меунчик и Февральск.

В соответствии с письмом Минтрансстроя СССР от 27 марта 1978 г. № ГК-3103/70 и приказом Пензенского территориального управления строительства от 5 апреля 1978 г. № 64 с 1 апреля был организован строительно-монтажный поезд «ПензастройБАМ» в составе треста «Жилстрой». Его главной задачей было строительство поселка и вокзала на станции Амгунь Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в порядке шефской помощи [6, л. 18–23]. В соответствии с уставом СМП ПензастройБАМ являлся хозрасчетным предприятием с уставным фондом 150 тыс. руб. [6, л. 43–44].

Начальником поезда был назначен С. В. Скворцов, главным инженером — А. С. Калашникова (с 1981 г. — начальник поезда). Коллектив был сформирован из добровольцев. Желающих было много в связи с обещанными льготами и высокой заработной платой [12, с. 268].

Первый отряд строителей отправился на стройку 12 июня 1978 г. в количестве 76 человек [12, с. 268]. Прежде чем возводить поселок, необходимо было создать условия для рабочего коллектива. Численность работников в 1978 г. составляла 57 человек, в 1979 г. — 170 человек (при плане в 153). Всего на территории пос. Ясный и ст. Амгунь проживало работающих в СМП и членов их семей 283, в том числе 92 ребенка. В 1979 г. СМП «ПензастройБАМ» в основном завершил строительство временного поселка и производственной базы. Было возведено 18 объектов на 620,9 тыс. руб. (по плану — 1 000 тыс. руб.), в том числе детский сад на 50 мест, красный уголок с кинозалом на 150 мест, общежитие на 46 мест, баня, жилые домики, механическая мастерская, гараж, складские помещения [7, л. 352, 355–360, 376].

В 1979–1981 гг. ПензастройБАМ начал строительство жилых и бытовых зданий, вокзала, школы, а также инженерных сооружений и коммуникаций [4, с. 41]. Однако выполнить намеченный план работ удавалось не всегда. В объяснительной записке к сводному годовому отчету организации отмечалось, что невыполнение плана было обусловлено рядом причин. Это и некомплектная поставка железобетонных изделий, и отсутствие фондов на металлические и керамические трубы, и задержки с обеспечением землеройной техники, и неудовлетворительное обеспечение проектно-сметной документацией [7, л. 352]. Сильно тормозили работу задержки проектно-сметной документации на утвержденный генплан поселка, инженерные сети, 2-квартирные жилые дома и другие объекты [7, л. 356].

Два года комиссия Совета Министров РСФСР отмечала неудовлетворительную организацию работы исполкома Пензенской области. В 1980 г. работы по строительству поселка также велись некомплексно, годовой план не был выполнен [3, с. 257–258].

Материальные ресурсы для строительства должны были обеспечивать шефские области из своих фондов, поэтому собрать все необходимое иногда было трудно. Предприятия не отказывали в предоставлении материалов, но и не всегда давали их вовремя. Как вспоминал В. М. Журавлев, возглавлявший в 1975–1990 гг. пензенский трест «Жилстрой», «из Пензы на БАМ поставляли практически все: керамзит, столярку, гвозди, спецодежду и тому подобное. Но больше всего поставлялся кирпич — объекты на ст. Амгунь было решено возводить из кирпича. Правда, цемент мы не отгружали: его получали где-то в Сибири. Щебень тоже был местный. Зато песка не было совсем, его везли за тысячу километров из Приморского края» [5, с. 101].

Кроме материально-технических трудностей наблюдались проблемы с кадрами — как с количеством рабочих, так и с высокой текучестью. Так, за 1978 г. было принято 145 человек, уволено — 33. В 1979 г. было принято 98 человек, уволено — 69 [7, л. 375]. Кадровая проблема была обусловлена во многом тяжелыми условиями труда и быта работников. Рабочие СМП «ПензастройБАМ» жаловались как в пензенские, так и в центральные органы власти. Группа рабочих обратилась с письмом к А. Н. Косыгину, в котором жаловалась на отсутствие стройматериалов, низкую заработную плату и ее задержки [3, с. 257–258]. Жаловались рабочие и на недостаток различных продуктов питания в магазинах [2, с. 187]. Кроме того, в жалобах отмечалось, что из-за отсутствия малярных и штукатурных работ женщинам приходилось заниматься тяжелым физическим трудом, в том числе разгрузкой вагонов [1, с. 196–197].

В 1980-е гг. объем выполненных СМП «ПензастройБАМ» работ значительно увеличивается. Однако планы работ, как и прежде, не всегда выполнялись. В 1981 г. объем строительно-монтажных работ собственными силами равнялся 1554 тыс. руб., что составляло 77,7 % от плана в 2000 тыс. руб. [8, л. 12]. В 1987 г. план был выполнен на 88,3 % [3, с. 258], в 1988 г. — на 105,5 % (3692 тыс. руб. из планируемых 3500 тыс. руб.) [8, л. 119].

Численность работников строительно-монтажного поезда постоянно менялась, что было обусловлено высокой текучестью кадров и изменением стоящих перед коллективом строителей задач. Так, в 1981 г. в СМП «ПензастройБАМ» было уже 246 работников (190 рабочих), в том числе 92 женщины (48 рабочих)

[8, л. 1]. На 1 января 1985 г. числилось 184 работника (131 рабочий) [8, л. 75]. На 1 января 1988 г. было 238 работников (189 рабочих). За 1988 г. было принято на работу 89 человек, уволено — 62. К 1989 г. численность работников СМП составила 270 человек (215 рабочих) [8, л. 114]. При этом СМП «ПензастройБAM» пополнялся специалистами не только из Пензенской области, но и из других регионов. Летом численность поезда возрастала в несколько раз в связи с тем, что приезжали студенческие строительные отряды [12, с. 271].

Несмотря на трудности, коллектив СМП «ПензастройБAM» добился значительных успехов в строительстве. К 1985 г. строители закончили возведение поселка Амгунь на Восточном участке БАМа с вокзалом, школой, детским садом-яслями, банно-прачечным комбинатом, фельдшерско-акушерским пунктом и другими сооружениями [4, с. 41]. Коллектив СМП «ПензастройБAM» являлся неоднократным победителем социалистического соревнования среди шефских организаций Хабаровского края, участвовавших в строительстве Восточного участка Байкало-Амурской железнодорожной магистрали [9, л. 1].

В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 651 от 12 июля 1985 г. СМП «ПензастройБAM» перебазировался в 1986 г. в Амурскую область и приступил к строительству на ст. Меунчик. Здесь в 1986 г. был построен временный поселок строителей: жилые дома, общежитие, баня, детский сад, столовая и т. д. [9, л. 1].

Однако по решению заказчика и в соответствии с уточненным техническим проектом по участку Тында — Ургал строительство жилого поселка на ст. Меунчик было отменено. Коллектив пензенских строителей передислоцировался на строительство новых объектов на ст. Февральск в 4-м квартале 1986 г. [9, л. 9–10]. В Февральске пензенцы построили хлебозавод, пожарное депо, жилые дома и объекты социокультбыта [5, с. 139].

Как вспоминал А. С. Калашников, работавший в те годы начальником СМП «ПензастройБAM», «трудностей хватало. Мне, по сравнению с другими, было легче, ведь во время службы в армии привык к тайге. Но и другие не унывали, старались не давать слабину. Мы верили, что работаем для страны, для ее будущего процветания. На станции Амгунь, где высадился наш отряд, мы возвели целый городок: жилые дома, коттеджи, административные здания, баню, детсад, школу, вокзал. Завершив работы, собрались домой, но нас попросили помочь в строительстве поселка Меунчик в Хабаровской области. Потом переехали в поселок Февральск. И везде начинали с нуля, не в чистом поле, конечно, а посреди тайги. Оглянуться не успели, как пролетели 10 лет. Мы там обжились, жена на втором году работы приехала. Дочь там родилась. Интересное было время, иногда хочется вернуться в те годы и снова испытать то же самое» [10, с. 62].

Коллектив СМП «ПензастройБAM» продолжал работу до начала 1990-х гг., хотя после Февральска уже не было крупных объектов. Начальником поезда с 1987 г. стал А. В. Кошкин [12, с. 273].

Свой вклад в развитие инфраструктуры восточных регионов страны внесли также студенческие отряды и отдельные энтузиасты из Пензенской области. Так, строительный отряд «Импульс» Пензенского государственного педагогического института в составе 53 человек (в том числе 7 девушек) в 1981 г. выезжал в Хабаровск для ремонта железнодорожной ветки Хабаровск — ТЭЦ-3 [13,

с. 10]. Железнодорожная ветка длиной 10,5 км была старой, имела множество технических неисправностей [11].

Некоторые жители Пензенской области самостоятельно отправлялись на строительство БАМа. Так, например, Э. К. Абнер, живший в г. Кузнецке Пензенской области (родился в Бурятии), после службы в армии вместе с тремя друзьями отправился в 1974 г. работать строителем в г. Улан-Удэ. Он вспоминал: «На участке в верховье Байкала работали в основном ленинградцы. Меня поставили бригадиром комсомольско-молодежного коллектива. Мы были первопроходцами: возводили в основном малые мосты для автодороги и железнодорожной магистрали, а также другие искусственные сооружения. Но в случае необходимости нам поручали строительство так называемого временного жилья» [5, с. 268].

В целом жители Пензенской области активно приняли участие в строительстве Байкало-Амурской магистрали в 1970–1980-х гг. Несмотря на первоначальные трудности, они успешно справились с поставленными задачами и внесли свой вклад в развитие восточных районов СССР.

Литература

1. Байкалов Н. С. Повседневная история Байкало-Амурской магистрали в письмах строителей (1970-е — 1980-е гг.) // История повседневности и образ жизни россиян в XIX–XXI вв.: материалы всероссийской очно-заочной научно-практической конференции с международным участием, 24 октября 2019 г., посвящ. 80-летию Шадр. гос. пед. ун-та / Редкол. Н. Ф. Чипинова, С. А. Парфенова, Е. А. Бурлакова. Шадринск: ШГПУ, 2019. С. 194–200.
2. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: монография. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с.
3. Байкалов Н. С. Участие шефских коллективов из Поволжья в строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1989 гг.) // Финно-угорские народы России в контексте опыта национально-государственного и национально-культурного строительства: к 100-летию образования СССР. XVI Сафаргалиевские научные чтения: материалы всероссийской научной конференции (г. Саранск, 13–14 октября 2022 г.) / ответственный редактор Н. М. Арсентьев. Саранск, 2022. С. 252–259.
4. Березняк И. В., Калашников А. С. Амгунь // Пензенская энциклопедия: 80-летию Пензенской области посвящается: в 2 т. / редсовет: О. В. Ягов (предс.) [и др.]; главный редактор А. Ю. Казаков. [2-е изд., уточн. и доп.]. Пенза: Областной издательский центр, 2019. Т. 1: А — М. С. 42.
5. Время большого строительства (воспоминания ветеранов строительного комплекса Пензенской области). Пенза: [б.и.], 2010. 398 с.
6. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. р-2538. Оп. 1. Д. 309.
7. ГАПО. Ф. р-2538. Оп. 1. Д. 360.
8. ГАПО. Ф. р-2538. Оп. 1. Д. 383а.
9. ГАПО. Ф. р-2538. Оп. 1. Д. 533а.
10. Добрые дела не забываются // Дороги и транспорт. 2016. № 1–2. С. 60–63.
11. Дятлова Е. Импульс дружбы // Молодой дальневосточник. 1981. 30 августа. № 189.
12. Княжева Т. И. Градостроители (трест «Жилстрой»: 1959–1999 гг.). Пенза: Пензенская правда, 2012. 343 с.
13. Нам есть что вспомнить // Университетская газета. Пенза: Пензенский государственный университет. 2019. 21 ноября. № 8 (1754). С. 10.

УДК 625.1.002(571.53)(003)

**ВОСПОМИНАНИЯ БАМОВЦЕВ,
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО ОТРЯДА СТРОИТЕЛЕЙ
(КОЛЛЕКЦИЯ АРХИВА УСТНЫХ РАССКАЗОВ
ЖИТЕЛЕЙ БАЙКАЛЬСКОЙ СИБИРИ)**

© **Салахова Лариса Марсовна**

кандидат исторических наук, доцент,
Иркутский государственный университет
Россия, 664011, г. Иркутск, ул. Нижняя Набережная, 6
mars62@rambler.ru

На материалах устно-исторических свидетельств жителей поселка Ангоя, строителей Байкало-Амурской магистрали, хранящихся в архиве устных рассказов жителей Байкальской Сибири (Иркутск), раскрываются страницы повседневной жизни людей в середине 1970-х — в 2000-е гг. В качестве ключевых сюжетов выделены: опыт создания семей, социально-бытовые условия семейных строителей в период активного строительства магистрали и в постсоветский кризисный период жизни страны и региона, причины укоренения на БАМе. В центре внимания нарративы жен строителей, приехавших из Азербайджана вслед за мужьями, и представительниц межнациональных семей. В рамках данного исследования обращается внимание на роль этнических факторов на разных этапах жизни семьи. В качестве наиболее функциональных факторов выделены семья, традиционная пища и язык.

Ключевые слова: устная история; женские нарративы; повседневность; полиэтничная среда; семейный быт; Байкало-Амурская магистраль; AzBAMstroy; Ангоя.

**MEMOIRS OF BAM BUILDERS, REPRESENTATIVES
OF THE AZERBAIJANI CONSTRUCTION TEAM (COLLECTION FROM
THE ARCHIVE OF ORAL HISTORIES OF BAIKAL SIBERIA INHABITANTS)**

© Larisa M. Salakhova

Irkutsk State University
Russia, 664011, Irkutsk, Nizhnyaya Naberezhnaya St., 6
mars62@rambler.ru

On the materials of oral-historical data of the residents of Angoya settlement, the builders of the Baikal-Amur Mainline, stored in the Archive of oral histories of the Baikal Siberia inhabitants (Irkutsk), the everyday life of people in the mid-1970s — 2000s is revealed. The key points highlighted are: the experience of creating families, social and living conditions of the builders' families during the period of active construction of the mainline and in the post-Soviet country and region crisis period, the reasons for rooting on the BAM. The main focus is on the narratives of construction workers' wives who came from Azerbaijan after their husbands, and the representatives of interethnic families. As the most functional ones the following are emphasized: family, traditional food and language.

Keywords: oral history; women's narratives; everyday life; multi-ethnic environment; family life; Baikal-Amur Mainline; AzBAMstroy; Angoya.

История событий последней волны советской модернизации, связанная с освоением гидроресурсов сибирских рек, залежей полезных ископаемых, строительством промышленных гигантов в районах нового освоения, прокладкой транспортных путей в труднодоступные места, довольно широко представлена как в советской, так и в постсоветской историографии. Процесс развития производительных сил Сибири обстоятельно раскрыт в трудах В. В. Алексеева и С. С. Букина [1], А. А. Долголюка [6], А. И. Тимошенко [7], Г. А. Цыкунова [11] и др. Антропологический поворот и междисциплинарный синтез, начавшийся в российской исторической науке в последней четверти XX в., позволили посмотреть на историюстроек социализма как на социокультурный феномен. Инструментарием определенного круга историков становятся полевые исследования, биографический метод. Ученые овладевают методами устной истории, изучают коллективную и индивидуальную память. Внимание исследователей концентрируется на социальных мирах, сложившихся в условиях модернизационных вызовов XX столетия [3; 4]. Таким образом, постепенно меняются традиционные общеисторические схемы изучения прошлого Сибири [10]. Безусловно, это не массовое явление в научном мире. Крайне узок круг исследователей, оторвавшихся от традиционных источников и предложивших иную «оптику». В эту группу можно включить М. Я. Рожанского [8], Н. С. Байкалова [2], Т. Ю. Воронину [5] и др. Тем не менее интерес к истории формирования социокультурной среды в районах нового освоения не ослабевает. Расширяются география и тематика исследований, что объединяет усилия специалистов из разных областей социально-гуманитарного знания. Междисциплинарный синтез позволил расширить источниковую базу исследований.

Устные свидетельства рядовых участников тех или иных социальных проектов уже не вызывают жарких дискуссий. Общепризнано, что благодаря им можно погрузиться в изучение тех сторон жизни человека, которые, по вполне объективным причинам, не отразились в традиционном корпусе источников. Респонденты в своих воспоминаниях погружаются в событийные детали, а исследователи получают возможность реконструировать социальные миры прошлого, выявить их особенности и степень влияния на них имеющегося культурного опыта социальной или гендерной группы и других факторов [9].

В рамках данной публикации мы рассмотрим основные сюжеты устных рассказов жен строителей БАМа из азербайджанского отряда, посвященные устройству семейного быта. Эта тема нередко оказывается в тени повествований о трудовой повседневности, общественной активности, досуговых практиках строителей, что, прежде всего, обусловлено особенностями официальных источников, отложившихся в государственных архивах.

В архиве устных рассказов жителей Байкальской Сибири, создаваемом с 2005 г. преподавателями и студентами пединститута ИГУ, в фонде «Устные истории строителей и жителей БАМа» отложилась коллекция устных воспоминаний жителей пос. Ангоя. Респонденты являются представителями отрядов строителей, приехавших из Азербайджанской ССР в 1975, 1984, 1987 гг., и их жен. Восемь аудиозаписей паспортизированы, аннотированы и транскрибированы.

Бамовцы рассказывают о своей жизни в Азербайджане, о мотивах приезда на стройку, условиях труда и быта, о создании семей, выборе траектории жизни после завершения строительства магистрали. Временной период охватывает конец

1950-х — начало XXI в. Наши респонденты — рядовые участники событий с частным жизненным опытом. Интервью носит свободный, полуструктурированный характер. Рассказчик сам определял, какие события раскрывать в рамках обозначенных крупных тематических блоков.

Участие азербайджанцев в строительстве Байкало-Амурской магистрали было обусловлено логикой и масштабами глобального позднесоциалистического экономического и идеологического проекта. По замыслу, в «стройке века» должны принять участие все 15 республик СССР. История участия АзБАМСтроя связана со строительством двух станций и поселков магистрали: Улькан и Ангоя. Республики строили станции с демонстрацией национального колорита, ставили памятники своим национальным героям. Так, в Улькане установлен памятник национальному герою Азербайджана Фархаду, а одна из улиц поселка носит название Азербайджанская. На заметной издали трубе котельной выложена надпись «Азербайджан — БАМу». На ст. Ангоя вокзал, украшенный национальной мозаикой и керамикой, назван в честь первого президента Азербайджана Гейдара Алиева, который поддержал инициативу земляков-бамовцев по строительству этой станции и поселка.

Большинство наших респондентов поехали на БАМ в командировку, самое большое на год. Но по истечении срока они заключали новые договоры и продолжали работу на строительстве магистрали и объектов социально-культурного назначения.

Создание семьи для каждого респондента было важным шагом в жизни, обусловленным сложившейся этнокультурной традицией. Азербайджанская культура является коллективистской. В таких культурах семья выступает основной группой, вокруг которой строится жизнь человека. Семьи, которые создали наши респонденты, можно поделить на два типа: 1) муж и жена — представители одной национальности; 2) межнациональные или смешанные браки. Из нарративов респондентов мы узнаем, что часть мужчин по окончании первой командировки или в период отпуска ехали домой в Азербайджан, обзаводились семьей и своих молодых жен привозили в Сибирь.

Из рассказов женщин понятно, что они выходили замуж в рамках сложившихся в Азербайджане традиций. Сначала молодой человек присматривает невесту по совету родни и знакомых или узнает о семье приглянувшейся девушки. Затем наступает период сватовства. Он, как правило, короткий. Если достигнуто согласие, то назначается свадьба. Именно на этом этапе требуется мнение потенциальной невесты. На все ритуалы уходит примерно полтора-два месяца. Так об этом повествует Гюльмаре С. (1964 г.р.): *«Он увидел меня в деревне! Была свадьба... И предложил мне замуж выходить! Вот я вышла замуж!»** И далее: *«В 85-м году в ноябре вышла замуж! А в 86-м году в мае месяце приехала я сюда!»*

* Здесь и далее курсивом выделены фрагменты устных историй жителей пос. Ангоя Республики Бурятия, собранные сотрудниками лаборатории устной истории Педагогического института Иркутского государственного университета в 2009 г. и составившие фонд «Устные истории строителей и жителей БАМа : аудиозаписи» в Архив устных рассказов жителей Байкальской Сибири.

У Дианы Н. за плечами была школа, институт и три года работы на ковровой фабрике. Она готовилась перейти на капроновую фабрику, где ей как перспективному специалисту райисполком предложил поработать в должности главного инженера. Именно в это время ее начали сватать. Будущий муж увидел ее из окна: *«Я на работу ходила мимо их дома. Видимо, он увидел! Спросил: «Кто это такая? Чья она?» Ну и началась эта беда! Семейная беда! (смеется)»*. Ухаживаний как таковых не было: *«Он один раз приехал за мной... Но у нас не принято так, чтобы ухаживания... В деревнях — нет! В городах-то может быть так! Ходят — знакомятся! В кино могут пойти, где родители не видят! У нас — нет!»* Отрезок времени между сватовством и свадьбой довольно мал по нашим меркам: *«Они в мае начали сватать, 13 июля уже свадьба была. В августе мы уже здесь были»* (Диана Н., 1961 г.р.).

По словам респонденток-азербайджанок они ехали в Сибирь на незначительный срок. Так их убеждали мужья. *«Я знала, что едем на БАМ. Но по его словам — на короткий срок! Временно! В итоге получилось, что дети родились здесь, выросли, теперь замуж...»* (Диана Н., 1962 г.р.).

У женщин были разные представления о месте, в которое они отправились за мужьями. *«Про БАМ я по телевизору... Песня была: «Веселей ребята — выпало нам, строить путь железный, а короче — БАМ!» Вот эту песню я слушала, аж мороз по коже! Когда я в школе училась, по телевизору показывали, как дорогу кладут. И, правда, мне нравилось, что молодежь, что собираются вместе! Что-то, наверное, чувствовала! Все-таки судьба сюда тянет!»* (Диана Н., 1962 г.р.).

Гюльмаре (1964 г.р.): *«Я знала, что это Сибирь, лес». Но наши, молодые женщины поступают в соответствии с традицией брачного поведения их нации. «Вообще не хотелось сюда ехать! А потом... Куда денешься? Раз муж — надо за мужем! Хоть куда! Муж куда — жена туда!»*

Первые впечатления были явно негативные, женщины испытали шок, попав в суровые и непривычные условия. *«Ужасные были впечатления! Приехали к знакомым сначала: ни санузла, ни воды, ни телевизора. Одно освещение! Они (знакомые. — Л. С.) были в отпуске. Они у нас на свадьбе были в Баку. И нам сказали, что временно можем пожить. Потом нам дали комнату...»* (Диана Н., 1962 г.р.). Гюльмаре Н.: *«Я думала здесь все будет... Представляла по-другому! А приехала... Это была ночь, 2 часа, вышли с поезда, по темноте... Зашла в какую-то комнатушку, и все мы спали, с дороги уставшие. Утром в 11 часов просыпаюсь, шторы открываю на окне... Увидела, что на улице! И все! Только плакать — больше нечего! Ничего хорошего не было! Поселок!? Только стройка шла!»*

По вековой традиции вся жизнь азербайджанцев была посвящена заботе о семье и детях. Таким образом, человек мог всегда рассчитывать на помощь близких и не чувствовать себя одиноким. Скорее всего молодые мужчины, понимая, что участие в этом большом экономическом проекте позволит довольно быстро подготовить хороший экономический фундамент дальнейшей жизни, стремились создать в экстремальных условиях «островков» привычного традиционного мира. И только этот посыл заставлял женщин принять действительность и начать работу по созданию семейного гнезда. Это облегчало молодоженам бытовые тяготы и наполняло смыслом жизнь.

Условия жизни молодых семей респондентки описывают очень эмоционально и ярко.

Диана Н.: *«В общем нам дали однокомнатную. Муж обои поклеил. Покрасил где что мог. Мебели не было. Ни мебели, ничего у нас не было. Одна железная кровать. Матрас такой, холостяцкий. И один комплект постельного белья. Вот с этого мы начали.»*

Когда я сюда ехала, я не знала, что меня ждет. Потом уже, когда мы сюда ехали, я уже и постельное брала и полотенца. И все такое... А так я ехала наобум, не знала, что меня тут ждет. Спросила, а он говорит: «У тебя все есть!» (смеется). В итоге получилось — ничего нет. Сначала мы из досок начали мебель делать. Полочки сколотили. «Бамовскую мебель» стали колотить! То, что нам в вагончиках выделяли. Потом плитку нам дали со склада. Печка у нас была. Дровами топили. А посуду в магазине... что в магазин привезут. Ой! Очереди были! Это сейчас все есть!»

Гюльмаре С.: *«Мы в брусом доме жили, условий никаких не было, вообще! Печку топили, воду грела — стирать. Потом улучшилось — подвели воду в дом, холодную. Уже стало легче.»*

Первостроители Ангои сначала жили все вместе в одном-единственном жилом доме. Новые жильцы быстро знакомились с «опытными» бамовцами. Диана Н.: *«Все получалось само собой». «Как воду брать?» — «Да вон там!» Во дворе бочки стояли. Одна соседей, одна наша. Они показали. Я спрашивала: «Вы в туалет куда ходите?» — «Да вон там, в лесочке!» Никаких удобств не было».*

В качестве сложностей первого года жизни женщины называли суровый климат зимой. *«Холодно было! Я первый год ходила в фуфайке его, валенках его, шапочке его. Он стыдился меня, говорил: «Ты одевайся нормально!» Я говорила: «Мне нормально!» Я даже в валенках ездила в Северобайкальск!» (Диана Н., 1961 г.р.)*

Гюльмаре С., 1964 г.р.: *Я приехала, на мне было платье и все, все лето я ходила в нем! А зимой надо было валенки надевать, потеплее одеваться, из теплых зимних вещей у меня ничего не было! Единственное — у мужа, им с работы дают, овечья шкура, шуба. Вот я его шубу носила и валенки. Валенки одела и пошла в первый раз в магазин. По дороге несколько раз падала! Ну все, а потом себе купили и пальто, и сапоги!*

К непривычным условиям жизни, трудностям бытоустройства довольно быстро добавятся проблемы отсутствия материнского опыта и помощников, которых дома, в Азербайджане, было всегда много. Из рассказа Дианы Н.: *«Во-первых, ребенок был беспокойный. Во-вторых, горячей воды не было. Холодная только. И то привозная. Печку топили, воду грели, чтобы стирать пеленки. И тут же вторая появилась. Со второй уже было легче. Уже руку набила! Нам воду холодную в дом подали».*

Качественного медицинского обслуживания не было. Обе респондентки рожать ездили в поселки, где были построены родильные дома. *«Я рожала в Уояне, за обеими ездила туда, сама, на поезде» (Диана Н., 1961 г.р.)*

В таких условиях поддержка, исходившая от соседей, коллег, приятелей и друзей, помощь советами, обмен опытом имели особое значение в жизни молодых женщин. Они делились друг с другом, выслушивали, подсказывали. В какой-то мере общение выступило ресурсом адаптации для молодых женщин. *«Соседи помогали очень. Ну, вот у меня была знакомая. Однажды я заболела сильно. У меня тело заболело, ломило. Даже ребенка держать не могла. Утром я покормила дочь,*

запеленала, у ног положила и все. А она (дочь) кряхтела-кряхтела, возилась и давай плакать. Не было сил подняться! И вот она (соседка) пришла, перепеленала ребенка, покормила — чаем напоила. И все. А я к вечеру-то в себя пришла» (Диана, 1961 г.р.). Поскольку жили все в одном доме, можно предположить, что плач ребенка услышала женщина, в это время находившаяся дома. Она тут же пришла на помощь. Подобные примеры есть во всех интервью. Так возникали коммуникации между жителями поселка, которые компенсировали отсутствие привычных связей и условий жизни. Постепенно сложится сообщество жителей поселка, со своими правилами, общей историей и практиками бытования, в которых взаимоподдержка и взаимовыручка будут играть существенную роль. Например, дочь респондентки вспоминает: *«Я помню кровать дома. Детскую. Ее папа делал. Потом ее тете Диане отдали. Еще помню шкаф большой. Его потом кто-то забрал. Красивый»*. Оказывается, в поселке были свои умельцы по изготовлению мебели из сосны. И эта мебель выручила не одну семью.

Респондентки вспоминают, что они отмечали все праздники, собираясь семьями в рабочей столовой. Все называли Новый Год, 23 Февраля, 8 Марта, 21 марта (новруз байрам), Пасху, День строителя. *«Готовили наши национальные блюда: далму, плов, соусы мясные по-нашему, кюфту, пахлаву, гогал, шекер-буру...»* (Диана, 1961 г.р.).

Надо отметить такую особенность, которая скрепляла семьи. Женщины и в новых условиях опирались на традиционные этнические модели поведения, которые не позволяли им подвергнуть критике или разрушить семейную жизнь. Для азербайджанских семей важно четкое соблюдение ролей в семье. Женщина ведет дом, а мужчина заботится о материальном благополучии. *«Муж работал. В выходные помогать мог. После работы придет, я бегом в магазин за продуктами. Кормить семью надо!»* (Диана, 1961 г.р.). *«Муж в основном деньги зарабатывал, как положено»* (Гюльмаре, 1964 г.р.).

Мир замужней женщины не ограничивался домохозяйством и воспитанием детей. В конце 1980-х гг. с завершением основного строительства, материальное положение строителей ухудшается. *«Зарплата! Я бы не сказала, чтобы большая была у наших ребят-бамовцев. Если бы получали большую зарплату... Ну вот, например, мы в отпуск ездили, ни в чем не шиковали. Просто все! Все у нас было просто! Мы не голодовали, но очень скромно жили, чтобы что-то купить себе. Можно сказать, что на хлеб деньги забереешь, чтобы купить себе что-то»* (Диана, 1961 г.р.). Такая ситуация была характерной для большинства жителей бамовских поселков. В этих условиях (учтем, что многие азербайджанки прибыли на БАМ в 1986–1987 гг.) женщины стремились выйти на работу. Но, не имея строительных профессий, в поселке, где практически отсутствуют учреждения социально-культурного и бытового обслуживания, трудно было найти хорошо оплачиваемый труд. Однако это не было препятствием. Многие из них устраивались на вакантные должности сторожей. *«Я работала. Я в январе вышла в контору сторожить. Потом после декрета меня на склад перевели. На краю поселка. С одной стороны железная дорога была. С другой стороны трасса. Жутковато было, но очень хотелось работать»* (Диана Н., 1961 г.р.). *«Я устроилась на работу — сторожем в магазине»* (Гюльмаре, 1964 г.р.)

Эта сторона жизни была омрачена предвзятым отношением некоторых руководителей к азербайджанкам. Вот так вспоминает Диана Н. о своей попытке трудоустройства в Ангое: *«К нам начальник относился очень плохо. К нам, молодоженам. Мы ходили — работу просили. А (называет имя отчество руководителя подразделения. — Скрыто Л. С.) нам откровенно говорил: «Мне с вами работать невыгодно! Вы в декрет уйдете!» Потом меня взяли, когда он был в отпуске. Потом он приехал, я пошла заявление написать, чтобы он подъемные выплатил. Он отказался подписать подъемные. Отказывали нам. Нас ни во что не ставили раньше, жен... Они старались наших не брать совсем. Они думали, раз мы азербайджанцы, то будем по десять (детей. — Л. С.) рожать!»*

Этот сюжет нельзя отнести к отсутствию межкультурной коммуникации. Начальник, о котором говорит респондентка, был тоже азербайджанцем. Скорее это свидетельствует о его волонтаристском подходе, повлиять на который никто не пытался. Люди решали проблемы, не вступая в откровенное противостояние. Респондентку все же приняли на работу, когда его обязанности временно исполнял другой человек. Здесь на поверхности скорее пример бездействия профсоюзной организации, в поле зрения которой должны были находиться судьбы семей работников. Обратим внимание еще на одно замечание респондентки. Она подчеркивает, что так было раньше, то есть на начальном этапе развития поселения и в начальный период их жизни на БАМе. Потом у самих женщин появится жизненный опыт, они не будут противопоставлять себя миру, в который попали. В Ангое сложится так называемый соцкультбыт, появятся рабочие места. Воспоминания об этом времени окрашены в позитивные, ностальгические тона. *«Раньше было очень весело. Когда дети родились, мы отмечали дни рождения. Им по два года и потом... собирались семьями. Дети... Девчонки с куклами сидели за столом!»; «Свободное время хорошо проводили! Дети маленькие были. Мы их оденем, сами красиво оденемся и гуляем по улице! В гости друг к другу заходим!» (Диана, 1961 г.р.); «И танцевали! Дети не помеха были!»; «Раньше все в дефиците было! Дочь у нас была уже. Родился сын. Чего нам стоило добыть два ящичка вина, чтобы отпраздновать! Тогда мы молодые были!» (Гюльмаре, 1964 г.р.).*

Постепенно обустроивался быт: *«Мы первый раз купили диван! За 145 рублей! Это было большой покупкой! Большая радость была тогда! Мы красный диван купили тогда. Потом второй... Мы заказали холодильник «Саратов», маленький, уже за три тысячи. Остальное все было сколочено из досок и фанеры!» (Диана, 1961 г.р.).*

Наши респондентки рассказали, как научились компенсировать оторванность от родительского дома, от родных мест. Например, Гюльмаре С. это делала через увлечение кулинарией: *«... я все время готовила национальные блюда — дулму, голубцы, довогу (кефирное блюдо), аш (плов). Хлеб я всю жизнь пекла сама дома! Лавашчики». Многие семьи «копили отпуск». Брали его раз в два года и уезжали на родину на длительное время.*

Период жизни бамовцев, наступивший в 1990-е гг., однозначно никто не рисует. Однако подчеркнем востребованность опыта сельской жизни как практики выживания, благодаря которому были преодолены вызовы переходного периода в жизни страны и региона. Большинство женщин были из многодетных семей, проживавших в горных селах. Гюльмаре С.: *«В 91-м году я в первую очередь купила себе свиней, две штуки. И так пошло дальше, кур завели, до сих пор держим! Все*

было хорошо, все было нормально, с зарплатами было туго, но никто не умирал от этого. Так же как сейчас, все говорят кризис, кризис, а этого кризиса нет». Как результат, респондентки считают, что проблемы девяностых они пережили мягче, чем в других местах. «Инфляцию денег почувствовали. А так нет. Здесь всего было навалом» (Диана Н., 1961 г.р.); «Голода не было. Здесь все было» (Гюльмаре С., 1964 г.р.).

Если хотелось каких-либо дефицитных продуктов, например колбасы или сосисок, то тут тоже была своя стратегия. Жительницы поселка договаривались с проводниками и вагонами-ресторанами проходящих московских поездов: *«Мы выходили к московскому поезду и покупали... Это было втихаря, по благу. Чтоб наесться!»* (Диана Н., 1961 г.р.).

Большой проблемой для семей в эти годы стала реализация мечты об автомобиле. Гюльмаре Н., 1964 г.р.: *«У нас у всех была мечта купить машины. Мы все зарплаты складывали». Когда начинаются социально-политические изменения в жизни страны, возникает угроза потери накоплений и, собственно, получения самого автомобиля. Отложились в памяти детали тех событий. Диана, 1961 г.р.: «В первых, у нас чеки были. Мы должны были набрать их на машину. Тут ты ежемесячно, годами... Допустим, я стояла на 07-ю. За два года я должна была платить по 200 с чем-то, по 300 рублей. Кто как мог. Через два года ты должен полностью погасить всю сумму, чтобы забрать машину. Восемь и ли шесть тысяч. А мне не хватало 300 рублей. Меня хотели снять с очереди. Я тогда начальника подняла!!! Есть те, кто приехал и в первый же год стал на очередь, не отработав. А мне за три года не хватило какой-то суммы за месяц! И хотели выкинуть!!! А он, начальник, такой человек! Ну, вообще, он к нашим ребятам... (Л. С.: Плохо относился? Д.: да!). Ну в общем, выживал кто как мог, как мы!»* (Диана, 1961 г.р.). Гюльмаре: *«Мы в девяностом году получили чек. Она (машина) стоила уже 15 тысяч!»* Многие бамовцы получили только денежную компенсацию. А чеки у некоторых сохранились на память.

Рассказы о том, как складывалась судьба семей на протяжении двух с половиной десятилетий от их создания, позволяют увидеть жизнь людей, участвовавших в строительстве магистрали, с обыденной стороны. До определенного времени такой ракурс мало интересовал исследователей, поскольку в нем нет героической риторики. Однако эти нарративы позволяют понять, как шел процесс укоренения тех людей, которые остались на БАМе после окончания его строительства. И то, что они остались в Сибири, однозначно трактовать нельзя. Бытует мнение, что тем же азербайджанцам некуда было возвращаться после развала страны, поскольку обещания жилплощади на родине не могли быть выполненными. Однако у них у всех были родственники, которые могли оказать поддержку своим близким. Это часть этнической культуры народа. Но, как сказала одна наша респондентка, *«и времена не те. Мы уже привыкли тут. И к природе, и ко всему. Мы уже не такие, какими приехали. А, во-вторых, те, кого мы оставили там, они не такие, какими мы их оставляли»* (Диана, 1961 г.р.). Очевидно, респондентки теперь считают себя частью бамовского сообщества. То есть за два десятилетия произошло осознанное обживание пространства, сложились практики конструктивного коммуницирования. Семья преодолела брошенные ей историей вызовы. Важно отметить, что на первых порах этнические традиции семейного строительства выполняли защитную функцию. Следование традициям не позволяло сомневаться в правильности

решений, принимаемых мужчиной, и не исполнять свои обязанности жены и матери. А когда дети выросли, по традиции, родители старались помочь им получать образование, обустроившись в жизни и облегчить бытовые тяготы непростых времен. Они не теряют своей национальной идентичности и в качестве главных маркеров для них выступают семья, традиционная пища и язык. Вместе с этим они гибки и восприимчивы к традициям других народов, что свойственно полиэтничным сообществам, к которым можно отнести жителей бамовских поселений.

Литература

1. Алексеев В. В., Букин С. С. Рост благосостояния рабочих Сибири в условиях строительства развитого социализма. Новосибирск: Наука, 1980. 216 с.
2. Байкалов Н. С. «Заповедник советской власти»: производственная повседневность в нарративной памяти строителей БАМа // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 124–134.
3. Байкальская Сибирь: предисловие 21 века. Иркутск: Иркутский государственный университет, 2007. 303 с.
4. Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Иркутск: Иркутский государственный университет, 2002. 248 с.
5. Воронина Т. Ю. Память о БАМе. Тематические доминанты в биографических интервью с бывшими строителями // Неприкосновенный запас. 2009. № 2. С. 76–95.
6. Долголюк А. А. Сибирские строители в 1946–1970 гг. Новосибирск: Параллель, 2013. 476 с.
7. Мобилизационная стратегия хозяйственного освоения Сибири: программы и практики советского периода (1920–1980-е гг.) / ответственный редактор А. И. Тимошенко. Новосибирск, 2013. 382 с.
8. Рожанский М. Я. Сибирь как пространство памяти : монография. Иркутск: Оттиск, 2013. 180 с.
9. Салахова Л. М. Мечта о Новом городе: привязка к местности и обстоятельствам // Изв. Иркутск. гос. ун-та. Серия Политология. Религиоведение. 2013. № 2–2. С. 44–52.
10. Стась И. Н. Статья горожанином: урбанизация и население в нефтяном крае (1960-е — начало 1990-х гг.). Курган: Курганский дом печати, 2018. 168 с.
11. Цыкунов Г. А. Ангаро-Енисейский ТПК: проблемы и опыт (исторический аспект). Иркутск, 1991. 170 с.

УДК 394 (571.5)

ТАТАРСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

© **Кондратьева Виолетта Владимировна**

кандидат исторических наук, старший преподаватель,
Восточно-Сибирский государственный институт культуры
Россия, 670031, г. Улан-Удэ, ул. Терешковой, 1
kondrateva-viole@mail.ru

Статья посвящена истории БАМа и вкладу татарских специалистов, внесших сильный вклад в строительство Байкало-Амурской магистрали, на примере семьи Музофаровых. Строительство БАМа связало судьбы людей разных национальностей. В сооружении данного объекта принимали участие представители около 80

разных национальностей. Численность татарского населения на территории Бурятии в 70-е гг. XX в. связана не только с увеличением промышленных объектов в регионе, но и непосредственно со строительством БАМа (сер. 70-х — 80-е гг. XX в. — экономическая миграция, связанная со строительством БАМа). Татары работали целыми семьями в Северобайкальске, Таксимо, Янчукане и многих других бамовских поселках. Для многих из них строительство БАМа стало историей семьи.

Ключевые слова: татары Бурятии; Музофаровы; Янчукан; Байкало-Амурская магистраль; этнография татар.

TATAR SPECIALISTS IN THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

© Violetta V. Kondratieva
Candidate of History, Senior lecturer
East Siberian State Institute of Culture
Russia, 670031, Ulan-Ude, Tereshkova st., 1
kondrateva-viole@mail.ru

The article is devoted to the history of BAM and the contribution of Tatar specialists who made a feasible contribution to the construction of the Baikal-Amur Mainline, using the example of the Muzofarov family. The construction of the BAM connected the destinies of people of different nationalities. About 80 different nationalities took part in the construction of this facility. The size of the Tatar population in the territory of Buryatia in the 70s. XX century this is connected not only with the increase in industrial facilities in the region, but also directly with the construction of the BAM (mid 70s — 80s of the XX century — economic migration associated with the construction of the BAM). Tatar families worked as whole families in Severobaikalsk, Taksimo, Yanchukan and many other Bamov villages. For many of them, the construction of BAM became family history.

Keywords: Tatars of Buryatia; Muzofarovs; Yanchukan; Baikal-Amur Mainline; ethnography of the Tatars.

26–27 апреля 1974 г. состоялся XVII съезд ВЛКСМ, на котором БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Л. И. Брежнев назвал новый проект «важнейшей стройкой IX пятилетки». 8 июня 1974 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». По всей трассе разворачиваются строительные работы. 27 июля в газете «Правда» была напечатана первая передовая статья о БАМе «От Байкала до Амура». Байкало-Амурская магистраль получила название «стройки века» [6, с. 104].

В сооружении БАМа принимали участие около 80 национальностей. В составе промышленных рабочих Бурятии были представители русских, составляющих большинство, украинцев, белорусов, казахов, бурят и др. [5, с. 96]. Свой вклад внесли и татары. По данным на 15 января 1959 г., татар в Бурятской АССР насчитывалось 8 058 человек, в том числе 3 578 из них проживало в городской местности, 4 480 — в сельской. Татары составляли 12 % всего населения республики, или 1,5 % рабочего класса.

Татарская АССР стала одним из «доноров» поставки рабочей силы в Сибирь. Первые переселенцы из Татарстана прибывали целыми эшелонами, изначально селились в Заиграевском районе Бурятской АССР. В числе первых были семьи Муктаксимовых, Шакировых, Гилязовых, Сабирдзяновых, Садреевых. Прибывшим выдавали переселенческий билет, выделяли дом, скот, землю, ссуду на 10 лет [4, с. 115–120].

Внутренние миграционные процессы во многом были связаны с социально-экономической политикой, проводимой государством. Из Бурятской АССР в Татарстан выезжали специальные вербовщики для проведения агитации среди жителей региона. Жители татарской деревни легко поддавалась на заманчивые обещания вербовщиков, которые зазывали на тяжелую работу в необустроенные регионы. Сельские жители массами уезжали на шахты, леспромхозы, новые стройки.

В истории переселения татар на территорию Бурятии выделяется пять этапов, один из которых непосредственно связан со строительством БАМа. Согласно переписи населения 1979 г., численность татарского населения на территории Бурятии составила 1 0290 человек [3, с. 194–197]. В Северобайкальске, Таксимо, Янчукане и многих других бамовских поселках татары приезжали семьями [4, с. 115–120]. Многие из них воспринимают строительство БАМа как историю своей семьи [2, с. 35].

Обратимся к воспоминаниям об истории татар Музофаровых, которые были одной из многих семей, внесших свой посильный вклад в строительство Байкало-Амурской магистрали. Из записей друга семьи Фании Акхиямовны Тагильцевой: «Шаяхмет и Салиса Музофаровы родом из Елабужского района Татарии, после политики раскулачивания были направлены в Сибирь. В 1986 г. по комсомольской путевке дети Шаяхмета и Салисы Музофаровых попали на БАМ, поселок Янчукан Северо-Байкальского района Бурятии. Одна из дочерей, Фания, работала в ателье и преподавала в школе труды. Фания рассказывала, что Янчукан удивил своей природой, погодными условиями и большим количеством людей, каждый был занят своим делом, жизнь бурлила, строились дома, учреждения инфраструктуры. Создавались семьи, рождались дети. Работы всегда было много, но справлялись сообща. В Янчукане они прожили недолго, после строительства железной дороги и строительного поезда семью Фании с мужем перевели из Янчукана на станцию Мысовую. В Мысовой было развернуто строительство города, домов, станций, рельсосварочного завода, работал приборостроительный завод и швейная фабрика. После перехода к политике перестройки наступили тяжелые времена. Строительный поезд ликвидировали, швейную фабрику и приборостроительный завод закрыли. Город не получил развития, работы не было. Именно в это время вспоминались трудовые будни в бамовском поселке, когда каждый знал, что его труд направлен на строительство важного стратегического объекта, который объединил тысячи и тысячи единомышленников. Многие жители станции вынуждены были заняться домашним хозяйством [6, с. 105].

Еще одним участником строительства БАМа стал Ильдус Галлямханович Музафаров. Ильдус Музафаров родился в 1950 г. в Кизеле Пермской области. После окончания школы был призван к службе в армии, а после служил в милиции. После переезда в Янчукан работал на ССМП АрмстройБАМ монтажником ИИБК, строил жилье, социально-бытовые объекты, торгово-общественный центр. Вместе

работали интернациональные бригады. «Я своими глазами видел, как БАМ объединил разные народы». В 1989 г. встал вопрос о дислокации строительной организации. АрмстройБАМ был ликвидирован. Ильдус Галлямханович перешел на работу в СМП-669 треста Нижнеангарскстрой. Ввиду отсутствия строительных работ на БАМе организация стала работать вахтовым методом в г. Бабушкин, она строила жилье и базу для переезда строительного поезда. В 1992 г. семья переехала в Бабушкин. Ильдус Галлямханович работал монтажником и каменщиком. За это время были построены гостиница, детская сауна, столовая, вокзалы «Кедровая», «Ивановка», «Мишиха», жилье, рельсосварочный завод. В процессе работы И. Г. Музафаров освоил все строительные специальности: монтажника, каменщика, столяра.

Улица Серова в г. Бабушкине, где сегодня проживает семья Музафаровых, относится к бамовскому поселку. В 1990-е гг. сюда переехало много бамовцев из пос. Янчукан [6, с. 106].

Больше всего из бамовских лет Ильдусу Галлямхановичу запомнились добрые и дружественные взаимоотношения людей. Они не делились на нации, работали и отдыхали очень дружно. Запомнилась красивая природа. Приехав с большой земли на БАМ, он поражался, какая была современная и высокоспециализированная техника, которая работала на вечной мерзлоте.

Сын Дамир после школы пошел работать с отцом на строительство рельсосварочного завода, позже работал на этом заводе сварщиком, выучился на машиниста ПРСМ. Дочь Аля закончила в Иркутске педагогический институт и начала трудовую деятельность в Красноярске.

По переселенческой программе в Бурятию прибыло более 4 тыс. семей (около 10 тыс. человек) из Татарстана, которые посвятили свою жизнь служению и работе на бурятской земле. Татары принимали участие в строительстве крупных флагманов промышленности на территории Бурятии. Многие из них после завершения работ по возведению Байкало-Амурской магистрали покинули Бурятию, некоторые семьи переселились в другие регионы страны, а часть переехала в Республику Татарстан для строительства линии метрополитена. Численность татар на территории Бурятии сократилась примерно на 20 %.

Таблица

Численный состав татарского населения по данным переписей разных лет

	1979 г.	1989 г.	2002 г.	2010 г.
Все население	137 409 921	147 021 869	145 166 731	142 857 123
Из них татары	5 005 757	5 522 096	5 554 601	5 310 649
Татары Бурятии	10 290	10 496	8 191	6 813

Составлено автором по данным переписей 1979, 1989, 2002, 2010 гг.

Байкало-Амурская магистраль — не только крупнейший инфраструктурный проект XX в., но и живой памятник великой дружбе советских народов. Помимо русского народа в возведении участков БАМа принимали участие представители практически всех республик и национальностей СССР. БАМ живет, работает и

уверенно смотрит в будущее. Магистраль оставила самые теплые воспоминания у людей, которые соединили свою жизнь с ее строительством, приобрели бесценный опыт трудовой и общественной деятельности в условиях района нового хозяйственного освоения.

Литература

1. Галямова А. Татары на БАМе // Татарстан. 1997. С. 61–69.
2. Кондратьева В. В. Татары Бурятии: сохранение этнокультурной идентичности: (конец XIX — начало XXI вв.): диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук; Вост. Сиб. гос. академия культуры и искусств. Улан-Удэ: Изд-во ВСГАКИ, 2013. 202 с.
3. Кондратьева В. В., Батуева И. Б. Численность и расселение татар на территории Бурятии // Вестник Челябинской государственной академии культуры и искусств. 2013. № 3. С. 194–197.
4. Кондратьева В. В. Истоки формирования татарского населения на бурятской земле // Кадырбаевские чтения-2012: материалы III Международной научной конференции. Актобе, 2012. С. 115–120.
5. Митупов Б. М. Развитие промышленности и формирование рабочего класса в Бурятской АССР (1923–1937 гг.). Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1958. 144 с.
6. Региональная национально-культурная автономия татар Бурятии: история, становление, перспективы развития: монография / С. Р. Баталова, Л. В. Кальмина, С. З. Ахмадулина, В. В. Перинов, А. А. Рабогошвили, В. В. Кондратьева, А. Ш. Гизатуллин, М. В. Абдуллина, Д. Р. Фахуртдинова. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2012. 304 с.

УДК 94(571.54)(=512.36)

МОНГОЛЬСКИЕ СТУДЕНЧЕСКИЕ ОТРЯДЫ В СССР: ОПЫТ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

© Шойдонова Алтына Мункожаргаловна

кандидат исторических наук, доцент,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

shoyd89@mail.ru

Статья посвящена изучению истории деятельности монгольских студенческих строительных отрядов на Байкало-Амурской магистрали. Автором проанализированы нормативно-правовые акты, свидетельствовавшие о тесном советско-монгольском сотрудничестве в XX в., архивные документы, личные источники. Студенты из Монголии были заняты не только в строительной отрасли, но также в общественных мероприятиях, культурно-просветительских акциях, торжественных церемониях и празднествах. Молодые люди получали прогрессивный опыт в профессиональной деятельности и наглядное представление о жизни советского общества, укрепляя интернациональные связи между двумя государствами.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; советско-монгольское сотрудничество; социалистические стройки; студенческие отряды; советский период; монгольские студенты.

MONGOLIAN STUDENT GROUPS IN THE USSR:
THE EXPERIENCE OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

© Altyna M. Shoydonova
Candidate of History, Associate Professor
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin str. 24a
shoyd89@mail.ru

The article is devoted to studying the history of the activities of Mongolian student construction teams on the Baikal-Amur Mainline. The author analyzed legal acts that testified to close Soviet-Mongolian cooperation in the twentieth century, archival documents, and personal sources. Students from Mongolia were involved not only in the construction industry, but also in social events, cultural and educational events, ceremonies and celebrations. Young people received progressive experience in professional activities and a clear understanding of the life of Soviet society, strengthening international ties between the two states.

Keywords: Baikal-Amur mainline; Soviet-Mongolian cooperation; socialist construction sites; student groups; the Soviet period; Mongolian students.

Более 100 лет продолжается сотрудничество двух стран — России и Монголии. Первое подписанное и заверенное соглашение между странами датировано 1921 г. [12]. Нормативно-правовой документ стал первым равноправным актом монгольской дипломатии, подписанным с иностранным государством. Впоследствии политика МНР была всецело направлена на сближение с северным соседом. Сущность и содержание этого сотрудничества неоднократно пересматривались и дополнялись руководствами государств на протяжении последующих десятилетий.

В 1929 г. вышло советско-монгольское соглашение об основных принципах взаимоотношений [10, с. 193]. Этот акт позволил расширить сотрудничество между странами. Особое внимание при этом уделялось оказанию гуманитарной помощи монгольскому государству. В этот период обе страны проводят масштабную модернизацию во всех сферах деятельности. Советское руководство помогало Монголии создать базис и платформу для будущего развития, реализуя совместные экономические, образовательные и культурные проекты.

В 1934 г. состоялся IX съезд Монгольской народно-революционной партии под руководством непосредственного руководителя страны Хорлогийна Чойбалсана [11, с. 232]. Последний являлся убежденным последователем Сталина и сторонником идеи строительства коммунизма. На съезде было принято решение вести целенаправленную политику на сближение с советским государством. В этот период большое внимание уделяется вопросам военного сотрудничества и противостояния внешнеполитическим угрозам 1930–1940-х гг. Итогом такого сотрудничества стала деятельность Монгольского рабочего факультета в г. Верхнеудинске в 1930-е гг., совместная победа в битве на Халхин-Голе в 1939 г., гуманитарная помощь со стороны Монголии в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

В 1946 г. вышел в свет Договор о дружбе между МНР и СССР, который закреплял намерения двух стран в сохранении добрососедских взаимоотношений [1]. С этого времени возможности сотрудничества и взаимодействия расширяются, в

1947 г. создается Общество монголо-советской дружбы. К 1970-м гг. в его рядах состояла пятая часть монгольского населения [8]. Инициатива создания общества принадлежит активной монгольской общественности. Важно отметить, что подавляющее большинство этих людей получило образование благодаря советским учителям и преподавателям. Кроме того, в памяти людей еще не стерлись халхингольские события и страх перед масштабной агрессией милитаристской Японии. Созданное общество имело большую популярность в монгольском обществе.

В 1952 г. было подписано советско-монгольское соглашение об обучении монгольских граждан в высших учебных заведениях Советского Союза [6]. Данный акт ознаменовал принципиально новую веху образовательного сотрудничества двух партнеров. Множество монгольских граждан, получивших среднее образование в своей стране, могли получить профессиональную квалификацию в вузах СССР. Принимающая сторона брала на себя оплату половины расходов на обучение иностранных студентов.

В последующий период совместные нормативные акты продолжают пересматриваться, обновляться и расширять содержательную часть. В 1966 г. принят Договор о дружбе, сотрудничестве и взаимопомощи [2], в 1967 г. — советско-монгольское соглашение о дружбе и сотрудничестве [11, с. 247]. Данные акты определили характер взаимодействия стран в 1970–1980-е гг. Как отмечалось выше, каждый пятый монгольский гражданин изъявлял желание узнать больше о СССР, получить в этой стране образование, прикоснуться к достижениям советской науки, приобщиться к русской культуре и искусству. Важно отметить вклад государственного деятеля и ученого Базарына Ширендыба. Он являлся одним из первых монгольских птенцов советской системы образования. Масштаб личности профессора Ширендыба вызывает справедливое восхищение: он основал Монгольский университет в 1942 г. и Академию наук МНР в 1961 г. [13, с. 25]. В период позднего социализма сделал очень много для дальнейшего развития советско-монгольских отношений.

Ко времени начала строительства Байкало-Амурской магистрали, сотрудничество СССР и МНР представляло собой 50-летний опыт комплексного взаимодействия. Подавляющее большинство монгольской партийной номенклатуры, научной и педагогической интеллигенции, а также работники заводов и колхозов получили образование и квалификацию благодаря северному соседу. В период 1970–1980-х гг. популярность советского государства, русского языка и культуры в Монголии представляется значительной. Монгольская молодежь с удовольствием посещала СССР с образовательными целями. Получение советского диплома сулило объективные возможности профессионального роста в будущем.

Монгольское студенчество успешно инкорпорировалось в советское общество. Возможно, это связано с тем, что в МНР была построена своеобразная система инициации гражданина «пионерия — комсомол — партия». В обществе культивировались идеалы и жизненные ориентиры в соответствии с советской моделью. Молодежь активно постигала советскую культуру посредством изучения творчества русских писателей и композиторов, знакомства с популярными кинокартинами и музыкальными исполнителями. Благодаря инструментам «мягкой силы» постепенно сокращалась культурная дистанция между соседними народами.

Одной из действующих практик вовлечения монгольских студентов в активную трудовую и социальную жизнь стали студенческие отряды. Данная форма

объединения обучающейся молодежи позволяла эффективно решать множество задач. Начинающие специалисты получали возможность проявлять профессиональные знания, умения и навыки. Студенты социализировались и получали билет во взрослую жизнь в справедливом коммунистическом обществе. Имело место воспитание интернационализма и представлений о равенстве всех народов.

Байкало-Амурская магистраль привлекала множество молодежи со всех уголков страны. БАМ провозглашался Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Вся советская молодежь была охвачена единым порывом построить новую дорогу в таежных просторах Сибири и Дальнего Востока. Для привлечения рабочих рук использовались различные методы: достойная заработная плата, успешная рекламная кампания и др. Сотни тысяч молодых людей связали свои судьбы с БАМом, некоторые из них — навсегда.

На редких страницах региональной печати, в эпизодических архивных документах и редких воспоминаниях современников событий представлены некоторые свидетельства об участии монгольских граждан в строительстве Байкало-Амурской магистрали. Участие монгольских строительных отрядов в этом проекте знаменовало тесные партнерские связи двух народов. Молодые стройотрядовцы укрепляли интернациональные и межличностные связи, получали прогрессивный опыт в профессиональной деятельности и наглядное представление о жизни советского общества.

Исследователь Т. М. Королева отмечает, что монгольская молодежь числилась в списках студенческих отрядов под названиями «Байкал», «Дружба» и «Найрмадал» [3, с. 82]. Большого внимания заслуживает 1974 год, который дал новый импульс стройотрядовскому движению. Так, Ч. Даваажав, заместитель председателя Союза монгольских студентов, дал информативное интервью на страницах общественно-политического еженедельника «Молодежь Бурятии» [7, с. 1]. Он сообщил о том, что в состав монгольских студенческих отрядов вошли 4 тыс. человек. Все они были направлены на важнейшие участки работ, их общая выручка составила 3 млн монгольских тугриков.

Не только строительные отряды имеют отношение к Байкало-Амурской магистрали. С 10 мая по 10 июня 1978 г. на Западный участок железной дороги прибыла делегация монгольских деятелей искусства. Руководителем этой группы являлся выдающийся художник Дагдангийн Амгалан, на тот момент директор художественно-ремесленного училища в Улан-Баторе. По итогам экспедиции группой был представлен буклет «Выставка этюдов бригады художников. Байкало-Амурская магистраль». Шестеро творцов подготовили 66 художественных работ. Известно, что картины монгольских деятелей искусства получили высокие отзывы и оценки [5, с. 328–329].

Известно, что стройки Байкало-Амурской магистрали посещали многие знаменитости и кумиры Советского Союза. Василий Антонович Швайкин вспоминал о том, как он с большим нетерпением ожидал прибытия первого монгольского космонавта Жугдэрдэмидийна Гуррагча в 1981 г. Встреча была приурочена к фестивалю советско-монгольской дружбы на БАМе [4]. Судя по всему, подобные фестивали являлись традиционными и часто проводились на территории стройки.

Студенческие стройотряды из Монгольской Народной Республики также участвовали в бамовском движении. Свидетельства об этом малочисленны, раз-

розыгрыши и эпизодичны. Обмен студенческими строительными отрядами Монголии и Советского Союза был постоянно действующей практикой в период 1974–1980-х гг. Таким образом, главная стройка XX в. представляется настоящей площадкой интернационального взаимодействия.

Литература

1. Договор о дружбе и взаимопомощи между СССР и МНР от 27 февраля 1946 г. URL: <https://ru.wikisource.org/wiki/> (дата обращения: 15.05.2024).
2. Договор о сотрудничестве и взаимной помощи между СССР и МНР от 15 января 1966 г. URL: <http://mongol.su/wiki/index.php>. (дата обращения: 15.05.2024).
3. Королева Т. М. История движения студенческих отрядов Иркутской области, (1960–1980-е гг.). Иркутск: Изд-во Иркутского гос. ун-та, 2007. 183 с.
4. Культурный БАМ // Издательский дом «Восточная Сибирь». URL: <https://vspress.ru/kulturnyj-bam/> (дата обращения: 15.05.2024).
5. Лисицина Я. Ю. БАМ в советском изобразительном искусстве // Западный участок БАМА: прошлое, настоящее и будущее. Очерки истории, географии, культуры: к 50-летию Байкало-Амурской магистрали: коллективная монография. Иркутск: Изд-во Ирк. гос. ун-та, 2023. С. 316–354.
6. Международные связи ИГСХА начались с Монголией // Россия и Монголия. Серия. Азиатское иллюстрированное обозрение. URL: <http://www.pribaikal.ru/rus-mongol-item/article/3536.html> (дата обращения: 15.05.2024).
7. Молодежь Бурятии: общественно-политический еженедельник. 1974. № 140(4291). С. 1.
8. Молодежь Бурятии: общественно-политический еженедельник. 1974. № 143(4294). С. 1–3.
9. Номогоева В. В., Шойдонова А. М. Студенческие стройотряды на социалистических стройках Сибири: опыт советско-монгольского сотрудничества // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2019. № 4 (38). С. 155–160.
10. Сборник торговых договоров, конвенций и соглашений СССР, заключенных с иностранными государствами до 1-го января 1941 г. / сост. Ф. Р. Горбов. Москва: Междунар. кн., 1941. 408 с.
11. Советско-монгольские отношения 1921–1974. Т. 1. 1921–1974 гг. / ответственные редакторы Ф. И. Долгих, Г. Цэрэндорж. Москва: Междунар. отношения, 1979. 616 с.
12. Соглашение между правительством РСФСР и Народным правительством Монголии об установлении дружественных отношений от 5 ноября 1921 г. URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/25226880/24832640> (дата обращения: 15.05.2024).
13. Шойдонова А. М. Верхнеудинский / Улан-Удэнский период в жизни монгольского ученого Базарын Ширендыба (1932–1937 гг.) // Вестник Бурятского государственного университета. Гуманитарные исследования Внутренней Азии. 2023. № 3. С. 25–30.

УДК 329(571.56)

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СТУДЕНЧЕСКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРЯДОВ ЯКУТСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА в 1970–1980-е гг.

© **Очиров Ананда Аюрович**

преподаватель,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

ananda97@mail.ru

Реализация государственной молодежной политики обретает принципиально важный характер в условиях переходного периода любого государства. Автор изучает исторический опыт реализации государственной молодежной политики в регионах Дальнего Востока на примере Республики Саха (Якутия) в период 1985–1990-х гг. В статье рассматривается опыт привлечения студенческих строительных отрядов к разным видам работ, в том числе к сооружению Якутского участка основной ветки Байкало-Амурской магистрали и линии Тында — Беркакит (Малого БАМа) и к развитию объектов инфраструктуры Якутского государственного университета.

Ключевые слова: государственная молодежная политика; воспитательная деятельность, Дальний Восток России; Республика Саха (Якутия); студенческие строительные отряды; Байкало-Амурская магистраль; Якутский государственный университет.

HISTORICAL EXPERIENCE OF STUDENT CONSTRUCTION TEAMS AT YAKUTSK STATE UNIVERSITY IN 1985–1990

© Ananda A. Ochirov
Lecturer
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
ananda97@mail.ru

The implementation of state youth policy becomes fundamentally important in the transition period for any state. The author studies the historical experience of implementing state youth policy in the regions of the Far East using the example of the Republic of Sakha (Yakutia) during the period of perestroika and market reforms in the 1985–1990s. The article discusses the experience of involving student construction teams in the building of the Yakutsk section of the main line of Baikal-Amur Railway and line Tynda — Berkakit (“Malyi BAM” or “Small BAM”) and in the development of infrastructure facilities of the Yakutsk State University.

Keywords: state youth policy; educational activities Far East of Russia; The Republic of Sakha (Yakutia); student building brigade; Baikal-Amur Mainline; Yakutsk State University.

Будущее любого государства зависит от молодого поколения и от того, как молодежь воспитывают сегодня. Стратегическая важность воспитательной работы с молодежью и целенаправленно выверенная политика по отношению к молодым людям — аксиома, которая вытекает из всей предшествующей истории. Часть современной российской молодежи сильнее подвержена чувствам политического абсентеизма и отчужденности от государства, нежели другие слои общества. Более остро ощущаются вопросы, касающиеся профессиональной ориентации, уровня подготовки специалистов и дальнейшего роста в производственном коллективе во многих отраслях экономики региона и страны.

Анализ исторического опыта реализации государственной молодежной политики позволяет выявлять ее результаты для дальнейшей работы государственным и частным институтам гражданского общества, чьей целевой аудиторией является молодое поколение. Учитывая, что молодежь — стратегический ресурс любого

государства, дальнейшая интерпретация позитивных изменений в сфере работы с молодежью на всех уровнях, а также определение стратегически важных этапов и особенностей формирования определенной молодежной субкультуры на определенной территории представляют особый научный интерес.

В наши дни стоит обратить внимание на позитивный опыт молодежной политики советского периода, особенно на период 1980-х гг., когда происходила существенная гуманизация в настроениях общества, увеличивался уровень общественного и политического участия молодежи в делах государства.

Однако в попытке перехода на рыночные механизмы экономики Советский Союз не смог преодолеть издержки партократии и бюрократии. В начале рассматриваемого периода начался процесс реформирования государственного сектора экономики, со временем интерес к социально-экономическим проблемам населения в целом и молодежи в частности угас. Ослабление внимания к базовым потребностям благосостояния народа было продиктовано слабым контролем эффективности реформ, ростом недовольства населения. Особенно остро последствия такой политики ощущались в регионах. Численность молодежи сокращалась за счет миграционного оттока в другие, более благополучные регионы страны.

Важнейшим инструментом наставничества партии являлось создание молодых рабочих коллективов. КПСС инициировала создание комсомольских коллективов, целью которых было усиление воспитательной составляющей молодого поколения через трудовую деятельность. Партия взяла на себя важнейшие задачи по профориентации молодых советских граждан для дальнейшего трудоустройства и овладения профессией. Стоит отметить, что свое позитивное влияние на формирование определенных принципов работы молодежных организаций заложил и Всесоюзный Ленинский коммунистический союз молодежи. В частности, ВЛКСМ курировал практику внедрения студенческих строительных отрядов в высших учебных заведениях страны. Опыт создания и функционирования ССО активно применялся по всей стране и, со временем претерпев некоторые изменения, стал неотъемлемой частью воспитательной работы в вузах и инфраструктуры молодежной политики в России.

Значительный вклад в экономическое развитие Советского Союза в период XII пятилетки внесли свыше 600 тыс. комсомольско-молодежных ячеек. По данным ЦСУ СССР, в комсомольско-молодежных коллективах (КМК) работало 13 % молодых производственников, занятых в промышленности, 11 % — в строительстве [1, с. 22]. Каждый второй член комсомольско-молодежного коллектива имел личные комплексные планы повышения эффективности и качества труда. Значение комсомольско-молодежных бригад возросло с принятием закона СССР «О трудовых коллективах и повышении их роли в управлении предприятиями, учреждениями, организациями» [1, с. 20]. В соответствии с этим законом трудовые коллективы учитывали предложения и рекомендации комсомольских организаций о создании комсомольско-молодежных коллективов. Включение в промышленное развитие государства молодежных комсомольских организаций показало положительный эффект интеграции молодежи в производство, формирования трудовой дисциплины. В таких коллективах была примерно на 15 % выше производительность труда и в 4–5 раз ниже текучесть кадров [1, с. 20].

В Якутском государственном университете практика приобщения студентов к строительным работам применялась еще до создания в республике ССО.

Потребность в помощи студенческих производственных бригад для подготовки учебных помещений к старту первого семестра появилась еще в 1968 г. Тогда был образован первый отряд из 7 человек во главе со студентом историко-филологического факультета ЯГУ Николаем Назаровым. Впоследствии Назаров будет направлен в Мордовский государственный университет для обучения и обмена опытом деятельности ССО и развернет активную пропагандистскую и организационную работу в ЯГУ. Весной 1968 г. появится первый студенческий строительный отряд в университете. К лету этого же года в ЯГУ будет уже пять отрядов: «Аргыс», «Сатурн», «Горняк», «Софим» и «Марыкчаан» [9]. ССО не только участвуют в подготовке учебных корпусов университета, но и активно работают на объектах г. Якутска. Так начали свое развитие студенческие строительные отряды Якутии, деятельность которых курировалась КПСС и ВЛКСМ.

Самым масштабным комсомольским проектом в регионе к середине 1970-х гг. стало строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Когда XVII съезд ВЛКСМ объявил БАМ Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, в СССР началась настоящая «бамовская» мобилизация. Поскольку центральный участок и особенно малый БАМ, который входит в состав Амурско-Якутской железнодорожной магистрали, должны были пройти по территории Якутской АССР, руководство республики решило, что она должна участвовать в строительстве железной дороги. Первый отряд начали собирать в конце апреля 1974 г.

Головной якутский отряд, впоследствии ставший комсомольской дружиной «Якутский комсомолец», был отправлен на работы в середине мая 1974 г. 15 мая состоялось торжественное собрание комсомольского коллектива обкома ЯАССР в самом центре г. Якутска. Выбранный командиром (на тот момент действующий студент) Анатолий Климов находился на зачетно-экзаменационной сессии. В присутствии полного зала в здании политпроса комиссар Гавриил Адамов пообещал, что домой комсомольцы вернутся по железной дороге [6]. В состав «Якутского комсомольца» вошли молодые ребята — представители разных профессий. Среди юношей были экономист, электромонтеры и плотники, также в группе были солдаты, проходившие срочную военную службу в пос. Тикси. Среди девушек преобладали штукатуры-маляры. По приезде молодые люди столкнулись с трудностями: не хватало рабочих инструментов, в наличии была одна бензопила и топор. Бытовые условия в тайге были тоже непростыми. 8 июля 1974 г. вышло официальное постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [5].

В ноябре 1976 г. развернулось соцсоревнование за право уложить «золотое звено» на границе Якутской АССР и Амурской области. В нем приняли участие несколько десятков бригад, из которых только 8 коллективов и 37 победителей в индивидуальном трудовом соревновании стали участниками укладки. Среди них — бригада Карена Гараева, в которую входил «Якутский комсомолец», состоящий из студентов ЯГУ [6]. 2 ноября 1976 г. состоялась символическая укладка «золотого звена». Во время открытия железной дороги, ведущей к строящемуся Южно-Якутскому ТПК, велась прямая трансляция и в этот же день на Становом хребте открыли монумент в честь первых строителей БАМа,

приведших железную дорогу на якутскую землю. Так началось железнодорожное освоение республики.

Конечной точкой малого БАМа является Беркакит, строительство которого началось в конце 1975 г. Возведение станции и нового города Нерюнгри вели ударные комсомольские отряды из центральных районов России, Белоруссии, Украины и других союзных республик, в том числе и отряды «Юность Якутии» и студенческие строительные отряды Якутского государственного университета. ССО «Гаудеамус» факультета иностранных языков ЯГУ одним из первых принял участие в строительстве г. Нерюнгри с самого начала создания проекта. Студенты трудились штукатурками-малярами в строящихся зданиях нового города — центра угледобычи Южной Якутии.

Приобщение студенческих строительных отрядов Якутского государственного университета стало традицией проведения третьих трудовых семестров на комсомольских стройках на территории республики. Студенты охотно шли работать на разных по сложности участках, в том числе и из-за грамотной мотивационной составляющей. Помимо погони за «романтикой студенческого братства» молодые люди получали вполне «осязаемую» материальную выгоду.

Из воспоминаний бойца ССО «Гаудеамус» П. Р. Егорова, члена общественной палаты Республики Саха (Якутия), директора ООО УПВЦ «Толбон», председателя ОО ЯРАСАС, директора СВ НИЦ РИО СВФУ: *«Конечно, многие ребята ездили в стройотряды, чтобы заработать и зимой приодеться. И действительно, некоторые из нас зарабатывали приличные деньги, по 700–800 руб. за лето. Но меня деньги никогда не интересовали, я получал по минимуму, 200 руб., и был этим весьма доволен. 200 рублей по тем временам считались большими деньгами, ведь самая высокая зарплата у бюджетных работников в то время составляла всего 120 рублей»* [2].

Помимо высокой заработной платы лучшие представители студенческих строительных отрядов выезжали в дружественные страны. Так, например, в 1982 г. ВЛКСМ ЯГУ утверждает командиром межфакультетского отряда, выезжающего в Монгольскую Народную Республику, Ивана Моисеевича Захарова — лаборанта кафедры физики твердого тела. Комиссаром была назначена Светлана Афанасьевна Черова, секретарь комитета ВЛКСМ историко-филологического факультета. Кроме того, по итогам третьего трудового семестра за успешную работу в городах Нерюнгри и Алдан были награждены путевками в ГДР победители второго тура смотра-конкурса агитбригад ССО. Среди победителей две путевки получили представители отряда «Гаудеамус», по одной путевке — представители отрядов «Медик», «Кимьерлит», «Марыкчай», «Кюндели», «Дьулуур», «Аргыс», «Тайга», «Остентус», «Горняк», «Чачир», Бригантина», «Надежда» и «Айболит» [2].

На базе Якутского государственного университета были созданы и функционировали зональные отряды «Алмаз» и «Центр», в состав которых входили линейные отряды «Рити-84», ТГМИ из г. Ашхабад Туркменской АССР, «Горизонт», «Сардана», «Ювентус», «Ургэл-84» и др. [2].

В 1985 г. в Якутской АССР количество студенческих строительных отрядов, направленных и закрепленных на ударных комсомольских стройках, составляло уже 70. ССО трудились на всесоюзных и важнейших ударных комсомольских стройках, расположенных на территории республики. На Южно-Якутском

угольном комплексе работали 70 отрядов, на Нерюнгринской ГРЭС — 11, на Депутатском ГОКе — 8, на строительстве ГОКа на месторождении алмазов трубки «Юбилейная» — 4, на освоении целинных земель поймы р. Амга — 30 [4, л. 143]. В докладе секретаря Якутского обкома ВЛКСМ А. Акимова особо отмечается, что освоение целинных земель Амга позволит значительно увеличить производство грубых и сочных кормов для общественного животноводства республики.

Студенческие строительные отряды считаются своего рода «точкой входа» для дальнейшей успешной социализации и трудоустройства. В сведениях о работе студенческих отрядов есть такие позиции, как количество агитационных бригад, количество бойцов в отряде, количество организованных концертов, лекторов и лекций, отремонтированных спортплощадок, городков. Также в базовой отчетности присутствуют сведения о количестве ветеранов войны и труда, семей погибших воинов, которым стоит оказать помощь, количество педагогически запущенных подростков, над которыми взяли шефство в отряде, сколько участников поступили в ПТУ или вуз. В отчете линейного отряда важным элементом выступают позиции с оказанием услуг населению, а также количество бойцов студенческого отряда, сдавших нормы ГТО [3, л. 1–27].

В 1985 г. в Якутском государственном университете появляется объединенный отряд «Вузстрой». 27 мая на заседании ректората ЯГУ выступает заместитель председателя студпрофкома об инициативе создания отряда. По представлению студенческого профкома каждый факультет должен направить определенное количество студентов, чтобы набрать 80 студентов в объединенный студенческий отряд, целью которого будет постройка новых корпусов, общежитий и объектов инфраструктуры университета [3, л. 47–48]. Этот процесс проходил не совсем гладко, так как имело место некое «сопротивление» деканов некоторых факультетов, которые аргументировали короткими сроками для выделения студентов [3, л. 1–27]. Однако коллектив берет на вооружение мысли, что в горисполком необходимо выделить 60 человек в «Вузстрой» для строительства корпуса площадью в 130 кв. м, и постановляет составить графики работ и потребности в рабочих материалах, а также предлагает проректору Н. А. Нестерову взять на контроль участие ССО «Вузстрой» в ходе строительства объектов ЯГУ [4, л. 49]. В итоге коллектив дает поручение студпрофкому сформировать отряд «Вузстрой» в количестве 80 человек, списки отряда предоставить в АХЧ 19 июня 1985 г., тем самым поддержав инициативу открытия объединенного строительного отряда университета [4, л. 50]. В дальнейшем «Вузстрой» будет активно задействован в строительстве общежития для студентов, многоквартирных домов для сотрудников и преподавателей, стадиона и других текущих объектов.

26 сентября 1986 г. был подписан договор между ЯГУ и Главякутстроем «О создании студенческого строительного участка», предусматривающий совмещение теоретического обучения и практики студентов второго и третьего курсов строительного отделения. Такая форма сочетания учебы и производственного труда должна повысить уровень подготовки студентов в вузе, а также помочь строительным организациям в возведении объектов ЯГУ [4, л. 50].

На первом этапе работы ССО (октябрь — декабрь 1986 г.) участие студентов было добровольным. При их помощи были сданы в эксплуатацию школа в

69-м квартале, 12-этажный жилой дом ТП в 140-квартале, ГПТУ Мингеологии [4, л. 50]. Трудностями данного периода были низкая заработная плата, а нагрузки в день достигали 10 часов работы и учебы. Результаты сессии студентов второго и третьего курсов — 90 % успеваемости при 20 % качества — лучше, чем по строительному факультету и университету в целом. Этому способствовало то, что было дано две недели для сдачи зачетов, также проводились воскресные консультации [4, л. 50].

Для второго периода работы ССО (март — август 1987 г.) был предложен новый учебный график, в зачет производственной практики была увеличена продолжительность семестра. Кроме того, принимается цикличная система обучения — учебная нагрузка в день сократилась до 4 часов. Теперь режим работы выглядел так: с 8 до 12 — работа, с 14 до 17 — занятия [4, л. 50]. Студенческие отряды работали на студенческом молодежном участке-1 (СМУ-1) в составе 46 человек (объекты: плавательный бассейн, дворец пионеров, универмаг, общежития в 130-м квартале), СМУ-3 — 23 человека (общежитие университета, общежития ГПТУ — 16, дет.комбинат, Ярославский РК КПСС), якутское монтажное управление треста «Востоксибсантехмонтаж» — 9 человек, трест Якутскжилстрой — 16 человек [3, л. 200].

Студенты сдавали на соответствующие технические разряды по специальностям, что позволяло увеличить заработную плату. В 1987 г. в ЯГУ продолжается активная работа ССО. Количество сдавших на квалификационные разряды уже переваливает за сотню. В протоколе заседания ректората ЯГУ от 01.06.1987 г. отмечается, что студенты из ССО лучше учатся, у них лучше дисциплина. К началу третьего трудового семестра в университете планировалось открыть 4 линейных отряда и 2 научно-производственных [3, л. 200]. Существующие же отряды были распределены по договорам, в том числе в «Вузстрое» насчитывалось 75 человек с резервом в 60 студентов, не считая стройучастка [3, л. 200]. Ректорат и деканы факультетов ЯГУ справедливо отмечают, что при распределении студентов по новым отрядам и объектам необходимо учитывать текущие обязательства — в первую очередь оставлять запас отрядовцев для «Вузстроя» и объектов университета, а также обязательства по интеротрядам, выезжающим за пределы республики и города Якутска [3, л. 201].

Безусловно, стоит учесть и возраст специалистов ССО. Средний возраст бойца студенческого строительного отряда был 20 лет и это были в основном студенты вторых-третьих курсов, что влекло за собой и ошибки, допускаемые в работе [4, л. 143]. Так, например, в отчете по приему финансово-хозяйственных показателей линейных ССО отмечается, что из 47 отрядов ЛССО «Алмаз» сдали отчеты только 30 [4, л. 143]. Во время принятия отчетов были обнаружены недостатки: отсутствие расчетно-платежных ведомостей и ведомостей на остаток средств в отряде, некорректно составленные сметы. Среди ошибок, которые встречались в каждом отряде, можно выделить неправильное составление актов финансово-хозяйственной деятельности ССО [4, л. 143].

Интересным фактом является то, что в Якутском государственном университете в 1988 г. принимаются попытки создания кооперативов. При государственном плане в 220 тыс. рублей, который ставил Госплан ЯАССР, ЯГУ освоил 156 тыс. рублей Руководство вуза ставит вопрос о дополнительных

услугах для населения: транспортных, организации платных дискотек и создании кооперативов, которые студенты пытаются организовать по своей инициативе. Среди услуг таких кооперативов, организованных выходцами из студенческих строительных отрядов, числятся колка дров и оказание услуг на дому по ремонту и строительству. Отмечается, что студенты не пользовались оборудованием, которое давал университет, и вскоре кооператив распался [3, л. 13].

Приобщение к труду молодого поколения через деятельность студенческих строительных отрядов было одним из основных направлений дальнейшей профориентации и социализации молодых советских граждан. Молодежь, в том числе и школьная и студенческая, включалась в производственный процесс — начиная от образования, лекторских занятий и внеклассных уроков по политехническим дисциплинам, заканчивая непосредственной работой на производственной линии, что позволяло нарабатывать умения для практического применения полученных знаний на деле.

Будущее развитие общества во многом зависит от совокупности социально-бытовых и культурных условий, от роли молодежи в настоящем процессе, так, как она работает на перспективу и созидает свое будущее посредством социального взаимодействия, поиска инструментов и площадок. Студенческая и работающая молодежь в скором времени будет определять культурное, социально-экономическое и политическое развитие страны. В связи с этим, по нашему мнению, особенно важно выделять перспективные проекты и программы, проводимые в регионах. Исторический опыт реализации молодежной политики и воспитательной работы через трудовую деятельность при строительстве Байкало-Амурской магистрали и организацию студенческих строительных отрядов во многом опередил те изменения, которые претерпело государство в области формирования подходов в работе с молодым поколением. В Республике Саха (Якутия) и Якутском государственном университете накопился определенный опыт в работе с молодежью, который позволил сгенерировать особый, региональный подход при реализации государственной молодежной политики с сохранением лучших практик воспитания, что, в свою очередь, позволило применять "мобилизацию молодежи" для решения общественно-государственных вопросов и дальнейшего применения на принципах социального партнерства. Одним из итогов реализации политического курса молодежной политики в Республике Саха (Якутия) и ЯГУ в переходный период можно считать принятие одними из первых в регионах Дальнего Востока России закона «О государственной молодежной политике» в 1998 г. [7] и «Концепции государственной молодежной политики» в 2004 г. [8].

Литература

1. Головоненко Д. В. Молодежная политика в районах нового освоения в середине 1950-х — в 1985 г. (на материалах Иркутской области и Бурятской АССР): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Улан-Удэ, 2011. 27 с.
2. Если работать, то на качество, если дружить, то на века. История студотрядов Якутии из далекого СССР. URL: <https://exo-ykt.ru/articles/esli-rabotat-to-na-kachestvo-esli-druzhit-to-na-veka-istoriya-studotryadov-yakutii-iz-dalekogo-sssr> (дата обращения: 03.05.2024).
3. Национальный архив Республики Саха (Якутия). Ф. П-35. Оп. 55. Д. 18. Л. 1–27. Л.13. Л. 47–48. Л. 200, 201.

4. Национальный архив Республики Саха (Якутия). Ф. П-73. Оп. 25. Д. 4. Л. 49. Л. 50. Л. 143.
5. О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали : постановление от 8 июля 1974 г. № 561 // Сайт правовой информации. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768?ysclid=lwse3j76ll127642654> (дата обращения: 08.05.2024).
6. Они были первыми. URL: <https://ysia.ru/bam/phone/index.html?ysclid=lwsduk5z8t947747659> (дата обращения: 06.05.2024).
7. Сайт правовой информации. URL: <https://docs.cntd.ru/document/423845511> (дата обращения: 28.04.2024).
8. Сайт правовой информации. URL: <https://docs.cntd.ru/document/445039237> (дата обращения: 28.04.2024).
9. Юбилей ЯГУ — СВФУ: история студотрядов в республике началась с ЯГУ // Сайт Северо-Восточного федерального университета им. М. К. Аммосова. URL: https://www.svf.ru/news/detail.php?SECTION_ID=&ELEMENT_ID=162707&ysclid=lwse8p0fje710978048 (дата обращения: 06.05.2024).

УДК 304:947(571.53)

**СОЦИАЛЬНО-БЫТОВЫЕ УСЛОВИЯ И ДОСУГ СТРОИТЕЛЕЙ
БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ в 1980–1985 гг.
(НА ПРИМЕРЕ ТРЕСТА ЛЕНАБАМСТРОЙ)**

© **Тесла Дмитрий Михайлович**

учитель истории,

МАОУ «Гимназия № 14»

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Чертенкова, 3

dimazdorpok@mail.ru

Рассматриваются социально-бытовые условия и организация досуга строителей БАМа на примере общестроительного треста «ЛенаБАМстрой» в 1980–1985 гг. На основе архивных документов проанализированы вопросы организации трудовой и бытовой повседневности рабочих, заработная плата, текучесть кадров, производственный травматизм, трудовая дисциплина, организация отдыха рабочих, деятельность клубов и красных уголков, обеспеченность детскими дошкольными учреждениями и пр.

Ключевые слова: БАМ; социальная сфера; повседневная жизнь; транспортные строители; бытовые условия; досуг.

**SOCIAL CONDITIONS AND LEISURE TIME OF BAIKAL-AMUR MAIN
BUILDERS IN 1980-1985 (ON THE EXAMPLE OF TRUST LENABAMSTROY)**

© Dmitry M. Tesla

history teacher

MAOU "Gymnasium No. 14"

Russia, 670000, Ulan-Ude, Chertenkov st., 3

dimazdorpok@mail.ru

The article examines the social conditions and organization of leisure time for BAM builders using the example of the general construction trust "LenaBAMStroy" in 1980–1985. Based on archival documents, the issues of organizing the work and everyday life of workers, wages, staff turnover, industrial injuries, labor discipline, organization of workers' leisure, activities of clubs and red corners, provision of preschool institutions, etc. were analyzed.

Keywords: BAM; social sphere; everyday life; transport builders; living conditions; leisure.

Важным событием в истории Сибири и Дальнего Востока позднесоветского периода является строительство Байкало-Амурской магистрали, которая дала мощный толчок социально-экономическому развитию региона. На карте возникли десятки новых населенных пунктов, городов, поселков, железнодорожных станций. В отечественной историографии получили подробное освещение вопросы строительства магистрали, хозяйственного освоения прилегающих территорий [7; 9]. Вместе с тем многие аспекты социальной и культурной истории ударной комсомольской стройки не получили достаточной разработки. Среди них находится и повседневная история строителей БАМа.

Цель данной работы — рассмотреть социально-бытовые условия и досуг строителей на примере Ленского треста по строительству БАМа (ЛенаБАМстрой) в период интенсивного строительства с 1980 по 1985 г. Основу эмпирической базы исследования составил архивный фонд организации, хранящийся в архивном отделе Администрации г. Усть-Кут Иркутской области. В статье будут рассмотрены такие аспекты производственной и бытовой повседневности строителей, как условия труда, заработная плата, текучесть кадров, производственный травматизм, трудовая дисциплина, организация отдыха рабочих.

Общестроительный трест «ЛенаБАМстрой» был создан приказом Министерства транспортного строительства СССР № 48-ор от 28.03.1980 с 1 апреля 1980 г. Основной производственной задачей треста было сооружение железнодорожного узла Лена, а также возведение объектов гражданско-жилищного строительства, включая временные поселки строителей. В состав нового треста вошли 9 строительно-монтажных поездов, центральная автобаза, управление механизации, УПТК, отделение временной эксплуатации железной дороги общей численностью 7 188 человек [8].

Условия труда в районе прохождения трассы БАМ очень сильно зависели от природно-климатических факторов. Суровый климат накладывает отпечаток не только на порядок работы, но и на самих людей. Морозы, вечная мерзлота, болота и топи, таежный гнус сопровождали рабочих на каждом шагу и трансформировали их повседневный уклад [6].

Резкий контраст между сформированным советской пропагандой образом стройки и реальной жизнью бамовцев вызвал много претензий со стороны рабочих. Критику вызывали перебои в снабжении стройки необходимыми материалами и инструментами, а также «невнимание руководства к нуждам рабочих, регулярные перебои в транспортировке (в том числе самих рабочих на стройучастки), отсутствие мест для обогрева, комнат отдыха, а также средств индивидуальной защиты» [5, с. 345]. Неудовлетворительные социально-быто-

вые и жилищные условия рабочих поселков выражались в тесноте и переуплотненности рабочих общежитий, нехваткой магазинов, столовых, школ и детских садов, досуговых учреждений, проблемах с банно-прачечным обслуживанием [7].

Анализируя делопроизводственные отчеты треста «ЛенаБАМстрой», мы можем заметить, что большое внимание в них уделяется организации досуга и отдыха рабочих, состоянию культурно-массовой работы, формированию коммунистического мировоззрения, трудовому, эстетическому и нравственному воспитанию, пропаганде здорового образа жизни и спорта.

В течение 1980 г. в тресте действовало 3 клуба и 18 красных уголков. Среди рабочих была организована работа по пропаганде научных и политических знаний в сфере марксистского образования, для воспитания всесторонне и гармонично развитых строителей коммунизма. Проводились мероприятия в честь 110-годовщины со дня рождения В. И. Ленина, 35-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне и, конечно же, Олимпиады в Москве, в честь которой в тресте была проведена своя «маленькая олимпиада». Распространенными формами работы являлись лектории, беседы, тематические вечера, встречи, показы кинофильмов, устные журналы и т. д. Большое значение уделялось общественному призыву «26-му съезду КПСС — 26 ударных недель труда».

Действовало большое количество кружков художественной самодеятельности, таких как народный хор, эстрадный оркестр, драматический кружок, женский вокальный ансамбль и ансамбль народного танца, цирковая группа, агитационная бригада, фото-, кино- и изостудии, кружок кройки и шитья, художественного слова и другие любительские объединения [2, л. 54].

В 1982 г. в тресте «ЛенаБАМстрой» и его подразделениях действуют уже 5 клубов и 18 красных уголков, 5 библиотек, а также 58 кружков художественной самодеятельности, где проводятся балы, вечера отдыха, танцевальные вечера, встречи с иностранцами (ГДР, Куба), эстрадные концерты с участием известных артистов и т. д. [3, л. 8]. К 1985 г. трест насчитывал уже 30 красных уголков [4, л. 23].

Организация отдыха строителей являлась одной из основных задач работников профсоюзных клубов треста. В выходные и праздничные дни проводились театрализованные праздники, проводы зимы, детские утренники, выезды за город, различные конкурсы и т. д.

Спортивные мероприятия треста проходили под эгидой районного совета ДСО «Локомотив» треста ««ЛенаБАМстрой»». Только в 1980 г. было проведено пять спортивных мероприятий, несмотря на непродолжительное время существования совета (он был создан в августе 1980 г.). Для проведения спортивно-массовой работы районный совет располагал следующей спортивной базой: работали 4 открытых стрелковых тира, спортивный зал, 6 волейбольных и 3 баскетбольных площадки, 2 футбольных поля, 6 хоккейных кортов, наливной плавательный бассейн. А в 1984 г. действовало уже 2 футбольных поля, 5 хоккейных кортов, 12 баскетбольных и волейбольных площадок, 1 зал для бокса и т. д. [4, л. 130].

Безусловно, важным фактором в организации быта рабочих являлось наличие детских дошкольных учреждений. В 1981 г. в ведении треста находилось

12 детских дошкольных учреждений на 1670 мест, которые фактически занимали 1946 детей. 569 нуждающихся находились в очереди. Из-за переуплотненности в детсадах не хватало мебели, игрушек, инвентаря. Всего в детских садах треста было занято 450 работников, из них 172 были дипломированными. Среди недостатков в источниках также отмечают скудное оборудование в красных уголках, помещениях для самостоятельной художественной деятельности, отсутствие ограждений территорий детсадов, недостатки в оснащении методкабинетов и пр. [2, л. 70–73].

В 1982 г. количество работников детских дошкольных учреждений треста составило 460 человек, в 1983 г. — 455 человек [2, л. 79, 115], в 1984 г. — 466 человек [3, л. 115]. В 1984 г. в эксплуатацию был сдан еще один детский сад, количество служащих детских дошкольных учреждений увеличилось до 508 человек, а на начало 1986 г. уже до 517 человек [4, л. 137].

Как уже отмечалось выше, в районах БАМа были проблемы с доставкой продовольствия. Управление треста «ЛенаБАМстрой» силами коллективов строителей построило теплицы, свинарники [2, л. 11].

Быт рабочих с каждым годом становился все более обустроенным, проводилась активная работа по обеспечению социальными объектами: действовали 4 больницы, 4 сберкассы, 4 мастерских по ремонту обуви и одежды, 3 прачечных и химчистки и т. д. Активно строились жилые дома, в которых размещались служащие, в первую очередь — семейные. Так, в 1984 г. совместно с трестом «ЗапБАМстроймеханизация», был введен в эксплуатацию 120-квартирный дом, а также 12-квартирный жилой и 2 сборно-щитовых дома [3, л. 124].

Руководство треста активно участвовало в жизни рабочих. В отчетах отображаются жалобы служащих. Чаще всего жалобы касались вопросов организации труда, жилья, улучшения бытовых условий и устройства детей в детские сады. Рекордное количество жалоб было зафиксировано в 1984 г. — 410 [4, л. 136].

Таким образом, наблюдая в отчетах увеличение количества жилья, улучшение инфраструктуры, рост количества дошкольных учреждений и прочих социальных объектов, мы можем сделать вывод об удовлетворительных условиях труда работников треста «ЛенаБАМстрой». Вместе с тем документальные данные нередко расходятся с личными свидетельствами, в которых социально-бытовые условия транспортных строителей оцениваются с большой степенью критики.

Литература

1. Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.). Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. 161 с.
2. Байкалов Н. С. Производственный травматизм и охрана труда при строительстве Западного участка БАМа (1970-е — 1980-е годы) // Научный диалог. 2019. № 8. С. 226–242.
3. Байкалов Н. С. Повседневная история БАМа в дневниках участников ударной комсомольской стройки // Реформы в повседневной жизни населения России: история и современность. Санкт-Петербург: Изд-во ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2020. С. 341–346.
4. Санжиева Т. Е. Бурятский участок БАМа на завершающем этапе строительства // Лига БАМа: проблемы экономики, транспорта, специальной истории, мировоззрения и культуры: сборник материалов V заочной межрегиональной научной конференции. Волгоград: Абсолют, 2018. С. 136–145.



«ОГНИ МАГИСТРАЛИ»:

5. Архивный отдел Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области (АО УКМО). Ф. 52. Оп. 1. Д. 123.
6. АО УКМО. Ф. 52. Оп. 1. Д. 106.
7. АО УКМО. Ф. 52. Оп. 1. Д. 211.
8. АО УКМО. Ф. 52. Оп. 1. Д. 253.
9. «БAM: сквозь пространство и время»: открытая база данных по истории Байкало-Амурской магистрали. URL: <http://ihaefe.org/bam/o-проекте/> (дата обращения: 24.04.24).

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ
ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ
НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ СИБИРИ
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**



УДК 338.262.7

УРОКИ БАМА: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ© **Тулохонов Арнольд Кириллович**

академик РАН, доктор географических наук, главный научный сотрудник,
Байкальский институт природопользования СО РАН
Россия, 670049, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 8
aktulohonov@binm.ru

Статья посвящена анализу истории БАМа. Подчеркивается значимость понимания проблем и трудностей, с которыми было сопряжено строительство магистрали, для анализа современного состояния и при оценке перспектив будущего. Показана особенность российской транспортной политики, при которой магистральная дорожная сеть рассматривается только как средство для транспортировки экспортных грузов. Автор предлагает учитывать опыт зарубежных стран, в частности Китая, где приоритет отдан прокладке высокоскоростных магистралей между крупными населенными пунктами. Дороги нужно строить не только для перевозки грузов, а для решения социальных задач, особенно на восточных территориях России, поскольку их ускоренное развитие является приоритетом на весь XXI век. Обоснована необходимость учета актуальных угроз и вызовов на перспективу развития магистрали.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; Дальний Восток; социально-экономическое развитие.

LESSONS FROM BAM: PAST, PRESENT AND FUTURE© **Arnold K. Tulokhonov**

Academician of the Russian Academy of Sciences, Doctor of Geographical Sciences,
Chief Researcher
Baikal Institute of Nature Management of the Siberian Branch of the Russian Academy
of Sciences
Russia, 670049, Ulan-Ude, Sakhyanova st., 8
aktulohonov@binm.ru

The article is devoted to the analysis of the history of BAM. The importance of understanding the problems and difficulties of the construction project is emphasized for analyzing the current situation and assessing future prospects. According to Russian transport policy doctrine the main road network is considered only as a means for transporting export goods. The author proposes to study the experience of foreign countries, in particular China, where priority is given to laying high-speed highways between large populated areas. Roads need to be built not only to transport goods, but to solve social problems, especially in the eastern territories of Russia. Their accelerated development is a priority for the entire 21st century. The need to take into account current threats and challenges to the development prospects of the mainline is substantiated in the article.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; Far East; socio-economic development.

Байкало-Амурская магистраль — одна из великих строек советского времени, которая сегодня обретает «второе дыхание». Вместе с тем, при ее прокладке строители прошли многочисленные испытания, уроки которых важны и для нашего времени, и при оценке перспектив будущего.

Прежде всего следует отметить, что современная история БАМа возникла в связи с необходимостью создания второй железнодорожной магистрали, связывающей центр с Дальним Востоком, на случай военных столкновений с Китаем. Другой важной задачей было освоение природных ресурсов на огромной территории, прилегающей к зоне строительства БАМа, которая остается приоритетной и сегодня. К сожалению, из многочисленных объектов в настоящее время начинается только освоение компанией «Металлоинвест» Удоканского медного месторождения.

Во всех современных планах социально-экономического развития Сибири и Дальнего Востока БАМ рассматривается в основном с точки зрения роста экспорта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. При этом сегодня транспортные возможности БАМа и Транссиба уже достигли своих пределов. Поэтому частные инвесторы начали параллельное строительство еще одной железной дороги от Эльгинского угольного месторождения к портам Охотского моря.

В связи с этим возникает множество проблемных ситуаций, которые пока остаются «в тени» планов государства и частных инвесторов. Прежде всего, следует отметить, что БАМ на большом расстоянии — это однопутная дорога на тепловозной тяге, которая существенно ограничивает ее транспортные возможности. Здесь расположены самые протяженные железнодорожные тоннели России. Поэтому транспортники уже пробили второй Байкальский тоннель и планируют проходку вторых тоннелей на Северомуйском, Кодарском и других горных хребтах Восточного полигона.

При этом в нашей памяти остается опыт почти четвертьвековой проходки Северомуйского тоннеля. Для его проходки использовался опыт строительства Ленинградского метро, проходки на базе зарубежной техники и горнопроходческих комплексов американских «Робинсонов», японских «Фурукав», немецких «Вирт».

После катастрофы на Северомуйском тоннеле на многие годы была заморожена его проходка. Для возобновления проходки потребовалось отвердение разломных грунтов с помощью жидкого стекла, на что ушло почти 20 лет. Возможно, сегодня появились новые технологии проходки тоннелей в тектонически активных горных массивах, пронизанных горячими источниками. Однако вряд ли они ускорят его строительство.

В связи с этим возникает вопрос о последовательности прокладки тоннелей и их экономической целесообразности. Сегодня затрачены средства на проходку второго Байкальского тоннеля, при этом пропускная способность Западного участка БАМа не изменилась и по-прежнему определяется возможностями Северомуйского тоннеля. На всем его протяжении здесь пока нет ни одного месторождения полезных ископаемых, подготовленных к освоению [1].

В первых планах освоения зоны БАМа предлагалась транспортировка железной дорогой нефтепродуктов с месторождений Восточной Сибири, которая сегодня осуществляется нефтепроводом «Восточная Сибирь — Тихий океан». Экономическое развитие зоны БАМа невозможно без источников электроснабжения. Поэтому в числе первоочередных задач планировалось строительство Мокской

ГЭС на р. Витим и были подготовлены соответствующие технические документы, о которых сегодня даже нигде не упоминается. Между тем Мокская ГЭС должна была обеспечить электрификацию Западного участка БАМа и потребности Удоканского горнорудного комбината.

Сегодня государство тратит огромные средства на развитие транспортных возможностей Восточного полигона, в которых более всего заинтересованы частные компании, получающие прибыль за счет экспорта угля в страны АТР. При этом ценовая политика на мировом рынке крайне неустойчива, и в ближайшее время неизбежно снизится спрос на уголь в связи с переходом «на зеленую экономику» и углеродную нейтральность.

И без особых сомнений можно предсказать, что после сегодняшнего бума экспортных угольных перевозок на восток, через 10–20 лет вновь опустеют бамовские дороги и станции. Причиной тому является российская транспортная политика, где магистральная дорожная сеть рассматривается только как средство для транспортировки экспортных грузов.

В этом отношении примером может служить строительство железных дорог в Китае, где приоритет отдан прокладке высокоскоростных магистралей между крупными населенными пунктами. Иначе говоря, в России строят дороги для перевозки грузов, а в Китае — для решения социальных задач. Транспортная сеть необходима не только для перевозки грузов, но и для решения социальных задач и обеспечения геополитической безопасности страны [2].

С этой точки зрения, необходимо вспомнить, что еще в 2013 г. Президент России В. В. Путин в своем обращении Федеральному собранию указал, что приоритетом России на весь XXI век является ускоренное развитие Дальнего Востока, затем были стратегические директивы российского правительства, направленные на развитие данных территорий [3, 4, 5]. В 2023 г. он развернул эту мысль на Восточном экономическом форуме во Владивостоке [6]. Для ее реализации кроме развитой дорожной сети требуются трудовые ресурсы. К сожалению, бамовские времена комсомольскихстроек давно прошли и требуются новые механизмы развития экономики, и в том числе с учетом опыта прошлого и перспектив будущего.

Тем не менее следует помнить, что самые крупные бамовские станции и поселки строились десантами из бывших союзных республик. И сегодня остались многие объекты, построенные в Звездном руками армянских строителей, в Ние — грузинами, в Ангое — азербайджанцами. Как памятник о том времени стоит здание станции, облицованное туфом, на станции Ангоя с мемориальной доской, посвященной первому заместителю Председателя Совета Министров СССР Г. А. Алиеву. На трубе котельной в пос. Звездный и сегодня видна надпись: «Тепло Армении — Сибири», а на другой — кирпичом выложена надпись: «Карабах». Практически на каждой крупной станции остались заброшенные стройки тех времен, которые при желании можно вернуть в строй действующих.

Поэтому в условиях дефицита трудовых ресурсов опыт прошлого можно сделать ключом к настоящему. Сегодня сто тысяч жителей Карабаха были вынуждены вернуться в Армению, где и без них «зашкаливает» безработица. И при соответствующих экономических механизмах они могли помочь в восстановлении БАМа. После событий специальной военной операции появилось огромное число безработных и беженцев Новороссии, которые вполне могли заменить комсомольские отряды недавнего прошлого.

Необходимым условием решения современных социально-экономических проблем является историко-патриотическое воспитание и память о событиях и героях стройки БАМ. С этой целью мы обратились к руководству ПАО РЖД с предложением создать в Северобайкальске Аллею героев БАМа из бюстов Героев Социалистического труда, работавших на ударной комсомольской стройке. Другое предложение было связано со столетием Г. А. Алиева, внесшего большой вклад в строительство БАМа, и особенно его самого сложного Бурятского участка. Как сенатор, я предложил азербайджанскому землячеству собрать средства для его памятника на ст. Ангоя и на открытие пригласить семью Алиевых и посла Азербайджана в России Полад Бюльбюль оглы.

Литература

1. Кудияров С. Специальный доклад «50 лет БАМу» // Эксперт. 2022. № 35. С. 83–85.
2. Малов В. Ю. Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки и современность // ЭКО. 2022. № 7. С. 99–113.
3. Национальная программа социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 24.09.2020 № 2464-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/NAISPI8QMRZUPd9LIMWJoeVhn1I6eGqD.pdf> (дата обращения: 12.03.2024).
4. Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальневосточного федерального округа : постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 308. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_162190/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 12.03.2024)
5. Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года : распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р (ред. от 30.09.2022). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_318094/ (дата обращения: 12.03.2024).
6. Пленарное заседание восьмого Восточного экономического форума. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/72259> (дата обращения: 12.03.2024).

УДК 338.49

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР МОНГОЛИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ, МОНГОЛИИ И КИТАЯ*

© Дорж Түвдийн

академик, доктор экономических наук,
Академия наук Монголии
Монголия, 13330, г. Улан-Батор, пр-т Мира, 54б
mas@mas.ac.mn

В системе логистики и транзитных перевозок в треугольнике Россия — Монголия — КНР основное место занимает железнодорожный транспорт. В статье рассмотрены вопросы влияния глобализации мировой экономики на политическое

* Работа выполнена в рамках проекта РНФ № 24-48-03025 «От Чайного пути к Монгольскому коридору Нового Шелкового пути: исторические проекции и современные взаимодействия России, Монголии и Китая».

развитие трех соседних стран, процесс оформления решения по созданию общего транспортного коридора, анализ состояния транспортной инфраструктуры Монголии, основные тенденции развития внешнего и внутреннего транспортного спроса. Авторы считают, что создание трехстороннего экономического коридора, основанного на центральном транспортном коридоре Монголии, является совместной стратегической задачей России, Монголии и Китая и будет иметь ключевое значение для социально-экономического развития стран Северо-Восточной Азии.

Ключевые слова: глобализация мировой экономики; транспортная инфраструктура; транспортно-логистические коридоры; Шелковый путь; Степной путь; Улан-Баторская железная дорога; внешнеторговый баланс; грузооборот.

CENTRAL TRANSPORT CORRIDOR OF MONGOLIA IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF RUSSIA, MONGOLIA AND CHINA

© Tuvdiin Dorj
Academician, Doctor of Economics
Mongolian Academy of Sciences
Mongolia, 13330, Ulaanbaatar, Peace avenue, 54b
mas@mas.ac.mn

In the system of logistics and transit transportation in the triangle Russia — Mongolia — China, the main place is occupied by railway transport. The article examines the impact of globalization of the world economy on the political development of three neighboring countries, the process of formalizing a decision to create a common transport corridor, an analysis of the state of the transport infrastructure of Mongolia, and the main trends in the development of external and internal transport demand. The authors believe that the creation of a trilateral economic corridor based on the central transport corridor of Mongolia is a joint strategic goal of Russia, Mongolia and China and will be of key importance for the socio-economic development of Northeast Asian countries.

Keywords: globalization of the world economy; transport infrastructure; transport and logistics corridors; Silk Road; Steppe Path; Ulaanbaatar Railway; foreign trade balance; freight turnover.

С конца XX в. процесс глобализации, сопровождаемый научно-техническим прогрессом и новыми технологиями в сфере информации и связи, интегрирует в единое пространство экономики всех стран. Быстрый скачок в развитии транспортной сети совершенно изменил нашу планету. Взаимозависимость и взаимодействие национальных экономик — результат глобализационных процессов. Иными словами, наблюдается появление некой единой структуры, близкой к интернациональной экономической системе. Национальные экономики все теснее взаимодействуют с глобальными институтами, их развитие можно назвать многосторонним и разноплановым. Известны многочисленные примеры успешных макрологистических региональных структур и систем, например, для стран Бенилюкса, ЕС, ШОС, БРИКС, США и Канады, Юго-Восточной Азии. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня стран, входящих в регион; близость социального уклада жизни, традиций, исторических корней;

миграция населения; единые источники энергии, сырьевые ресурсы; единая транспортная система и дорожная инфраструктура; единые телекоммуникации; отсутствие таможенных и торговых барьеров и др.

Монголия находится на Евразийском континенте и соединяет два гигантских рынка — Китай и Россию. С давних времен Россия, Монголия и Китай были соседями. Совпадение стратегического развития этих стран имеет большой потенциал для соединения экономического пояса Шелкового пути, Евроазиатского экономического союза и Степного пути.

Транспортная логистика призвана обеспечить рационализацию грузопотоков и повышение эффективности использования транспортных средств. Международные торговые отношения в условиях глобальной экономики наложили особый отпечаток на развитие логистики. Международные транспортные коридоры представляют собой высокотехнологичные транспортные системы, концентрирующиеся на генеральных направлениях — транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. Исходя из этого определения, необходимо относиться к транспортному коридору не только с точки зрения интеграции, но и рассматривать его как важную часть системы мирового транспорта.

Когда на мировой арене реализуется долгосрочная, стабильная экономическая политика развития, основанная на мегатранспортных коридорах, Монголия должна использовать преимущества, созданные глобализацией и осуществлять тесное экономическое сотрудничество с Россией и Китаем. Начиная с 2000 г. Монголия в основном отстранилась от процесса улучшения отношений с соседними странами и накопления опыта в развитии инфраструктуры в рамках сотрудничества Евразийского экономического союза. В настоящее время, когда четко определены рамки участия РФ и КНР в развитии трехстороннего экономического коридора и выяснены меры поддержки инициатив, предлагаемые Монголией, монгольской стороне необходимо четко определить свою позицию и стремиться к намеченной цели.

Как известно, Правительство РФ разрабатывало Стратегию транспортного развития до 2030 г., учитывая вступление РФ в ВТО и принимая во внимание стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов РФ, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, развития транспортно-логистической инфраструктуры, международной транспортной интеграции. В рамках этой целостной программы Россия активно поддерживает программу «Инициатива пояса и пути», выдвинутую КНР, и реализует совместные проекты. Монголия должна учитывать многолетний опыт РФ в сотрудничестве с ЕС в рамках программы так называемого «диалога о транспортно-логистической системе».

Предполагается, что основные маршруты экономического пояса Шелкового пути будут проходить: из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы (до Балтийского моря); из Китая через Центральную и Западную Азию к Персидскому заливу и Средиземному морю; из Китая в Юго-Восточную, Южную Азию, к Индийскому океану. Основные направления морского Шелкового пути XXI в. будут проложены из морских портов Китая через Южно-Китайское море до Индийского океана и дальше до Европы; из китайских портов через Южно-Китайское море в

южную акваторию Тихого океана. В указанных направлениях планируется сформировать международные коридоры экономического сотрудничества: Китай — Монголия — Россия, Китай — Центральная Азия — Западная Азия, Китай — Индокитай, Китай — Пакистан — Бангладеш — Индия — Мьянма — Китай.

В связи с реализацией данной экономической программы перед Монголией стоит задача определить позицию и возможности центрального транспортного коридора, являющегося основой логистики трехстороннего экономического коридора.

С давних времен Россия, Монголия и Китай имеют общие границы в огромном пространстве Евразии. Сегодня центр мирового развития переместился в Северо-Восточную Азию, поэтому наступило время больших возможностей для взаимовыгодного сотрудничества. Осознавая этот момент, наши государства стремятся реализовать такие программы, как «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь», «Один пояс — один путь» (инициатива КНР), «Степной путь» (Монголия) и «Евразийский экономический союз» (РФ). Главы государств обсудили вопросы, касающиеся экономических коридоров при встречах в Душанбе (2014), Уфе (2015), Ташкенте (2016), Циндао (2019) и Бишкеке (2019). Что касается Монголии, то предлагаемый ею проект «Степной путь» предполагает прокладывание через монгольскую территорию пяти транзитных линий: автомобильной и железной дороги, газо- и нефтепровода, линии электропередач [10, с. 127].

В целом существует 32 проекта в рамках создания экономического коридора, среди которых 13 проектов — в транспортно-инфраструктурной области, в том числе 7 проектов строительства железнодорожного коридора. Хотя существует некоторая неопределенность в реализации вышеупомянутых проектов в связи с СВО России на Украине, их значимость в будущем не снизится [11, с. 97].

Товарооборот между Россией и Китаем в 2023 г. увеличился на 26,3 % и составил 240,1 млрд долл. [22]. В ближайшем будущем руководители двух стран договорились об увеличении торгового оборота.

Большинство экспортных товаров из КНР в Россию — это электротовары, оборудование, товары широкого потребления. В свою очередь, из РФ в КНР импортируются нефть, газ, уголь, железная руда, древесина и горнообогатительное сырье. Обычно эти грузы транспортируются по маршруту Забайкальск — Маньчжурия. Чтобы обеспечить дальнейшее развитие этого нарастающего торгового оборота, нужно провести реформирование железнодорожного коридора через Центральную Монголию. Железная дорога дешевле, по сравнению с другими наземными видами сообщения и имеет высокую пропускную способность на пограничных пунктах. Заметим, что сейчас в районах месторождений угля преобладает автомобильный транспорт, который негативно влияет на экосистему страны. Стремительное развитие горнорудной промышленности и возникновение стихийных накатанных грунтовых дорог отрицательно сказываются на почве и растительности. Подобными дорогами исполосована южная гобийская часть страны, примыкающая к китайской границе [20, с. 4].

Транснациональные экономические проекты не только выгодны в социально-экономическом плане, но также являются основой укрепления дружбы между

народами. Можно предварительно выделить три зоны экономического благоприятствования: восточную, центральную и западную (табл. 1).

Таблица 1
Зоны экономического благоприятствования трех стран [11, с. 98–99].

Страна	Зона		
	Восточная	Центральная	Западная
РФ	Забайкальский край, г. Забайкальск, Республика Саха (Якутия)	Республика Бурятия, Иркутская область, Красноярский край	Республики Горный Алтай, Тыва, Хакасия и г. Кемерово
Монголия	Хэнтийский, Дорнодский, Сухэ-Баторский аймаки	Селенгинский, Дарханский, Центральный, Среднегобийский, Восточногобийский, Южногобийский, Булганский, Архангайский, Убурхангайский аймаки	Завханский, Гоби-Алтайский, Кобдоский, Баян-Улгийский, Убсунурский аймаки
КНР	Северо-восток Китая: провинции Ляонин, Цилин, Хэйлунцзян, Хулун-Буирский, Хянганский, Шилин-гольский, Улаанхадский, Чжиримский аймаки АРВМ, а также морские порты Цзинчжоу, Панчжин, Далянь	Провинции Хэбэй, Шэнси, Хэнань, Шаньси, Шаньдун, города Пекин, Тяньцзинь, центральная часть АРВМ, морские порты Цинхуандао, Хуйнхуа, Сингань, Таншань	Северо-западная часть Китая: Синьцзян-Уйгурский автономный район, провинция Цинхай, Гансу, Нинься-Хуэйский автономный район, западная часть АРВМ

Сегодня экономическое развитие Китая выходит на качественно новый уровень в восточном регионе и постепенно переходит на центральный и западный регионы. Высокие темпы индустриализации увеличивают потребность в сырье и полуфабрикатах. В свою очередь, Монголия экономически не сильно развита, но обладает богатыми природными ресурсами и имеет возможность выхода на рынки КНР и Северо-Восточной Азии. Возникает необходимость в создании надежной основы — железной дороги и ее инфраструктуры, которая будет обеспечивать развитие трех государств.

Сейчас широко развиваются «зеленые» технологии, которые основаны на получении жидкого топлива из коксующегося угля, добываемого в центральном и восточном регионах Монголии. Согласно нашему исследованию, через центральный экономический коридор будет осуществляться выход монгольского коксующегося угля к рынкам северо-восточных провинций Ляонин и Хэбэй, являющихся двумя крупнейшими импортерами коксующегося угля в Китае. Кроме того, КНР проводит политику интенсивного развития металлургических заводов в вышеназванных провинциях, что еще больше повысит спрос на коксующийся уголь. Стоимость добычи коксующегося угля в Китае постепенно увеличивается, что в дальнейшем приведет к снижению конкурентоспособности. В то же время правительство Китая закрыло некоторые технологически

неприемлемые производства, чтобы соответствовать экологическим стандартам. Это дает возможность увеличить импорт угля из Монголии и России.

Китайская цветная металлургическая промышленность в последние годы интенсивно развивается, а технологические инновации усиливаются, и качество ее продукции улучшается. Из данных Министерства промышленности и информационных технологий КНР объем производства десяти основных цветных металлов в КНР по итогам 2022 г. увеличился на 4,3 % и составил рекордные 67,74 млн т. Совокупная выручка крупнейших производителей цветных металлов страны выросла на 10,5 % — почти до 8 трлн юаней. Все это увеличивает спрос на коксующийся уголь, транспортируемый из Монголии и России [13].

Согласно XIV пятилетнему плану, КНР будет инвестировать значительные средства в проекты развития железных, автомобильных дорог и водного транспорта. Кроме того, страна обеспечивает возмещение и возврат капитала из бесприбыльных долгосрочных проектов и привлекает в развитие регионального экономического коридора двух- и многосторонние проекты.

Программа «Экономический коридор» выходит за пределы трех стран, однако уровень готовности для реализации проектов железных дорог в КНР и РФ лучше, чем в Монголии. Хотя программа будет осуществляться в пределах трех стран, степень охвата и плотности сетей железных дорог в КНР и РФ выше, чем в Монголии. Соответственно, в указанных странах выше и степень готовности к реализации железнодорожных проектов. К примеру, китайская железнодорожная сеть готова соединиться с железнодорожной сетью Монголии по направлениям проектов экономического коридора, о чем свидетельствует строительство таких пограничных пунктов, как Рашаант, Зуун-Хатавч, Эрлянь, Ганцмод и Сэхэ. Имеются планы присоединения к железнодорожной линии пограничных пунктов Мандал (Монголия), Такшикен и Лаоай (Китай). Современные железнодорожные линии находятся на расстоянии 32 км от монгольского пограничного пункта Ханги, в 120 км от пункта Булган и в 300 км от пос. Бургастай. В перспективе ожидается завершение присоединения китайских пограничных пунктов к этим железнодорожным линиям [11, с. 99–100].

В проектах программы «Российские железные дороги» запланированы дороги в направлении пограничных с Монголией населенных пунктов Соловьевск и Наушки. В последние годы на Транссибирской магистрали, в частности на некоторых станциях по маршруту Забайкальск — Маньчжурия и в Иркутской области, часто наблюдается большая нагрузка. Поэтому для реформирования этой магистрали до 2030 г. планируются конкретные меры, направленные на решение проблемы. Интерес к байкальскому участку Транссибирской железнодорожной магистрали проявляют и китайские специалисты. Особое внимание они уделяют возможности строительства высокоскоростной железной дороги (ВЖД) Китай — Монголия — Россия. В 2016 г. были проведены предварительные российско-китайские исследования, охватившие некоторые железнодорожные станции в районах Республики Бурятия и Забайкальского края [3, с. 36], совместная российско-китайская экспедиция с целью исследования ее воздействия на трансграничную территорию России, Монголии и Китая.

С другой стороны, в центральной части Монголии используется 1100 км железнодорожных путей в направлении Наушки — Сухэ-Батор — Замын-Уд и 210 км железных дорог в направлении Соловьевск — Эренцав — Чойбалсан, но у

них малая мощность и небольшая пропускная способность, не обеспечивающая потребности будущего развития. Базовая пропускная способность железнодорожной линии Сухэ-Батор — Замын-Уд составляет около 25 млн т. Что касается основной структуры железнодорожной линии Эренцав — Чойбалсан, то она была построена в 1939 г. Советским Союзом и передана Монголии в 1956 г. В 1986–1987 гг. по ней было перевезено 1,5 млн т грузов в год со скоростью 60 км/час. В настоящее время скорость транспорта 40 км/час, перевозка грузов осуществляется в течение 9 час. на расстоянии 210 км и в целом ежегодно перевозится 100 тыс. т грузов. Поэтому для Монголии настало время провести капитальный ремонт, изучить и расширить основную структуру рельсов Сухэ-Батор — Замын-Уд и Эренцав — Чойбалсан, а также развивать другие железнодорожные линии, связывающие страну с соседними государствами. Особо следует подчеркнуть развитие железной дороги от месторождений полезных ископаемых в Монголии в сторону российского пограничного пункта Соловьевск. Благодаря содействию правительства РФ путь до порта Восточный по своим затратам будет таким же, как и до китайского порта Тяньцзинь [6, с. 20].

В 2023 г. общий объем транспортировки грузов по железнодорожной линии из России в Китай составил 161 млн т. Эти грузы распределяются на таких ветках, как Забайкальск — Маньчжурия, Сухэ-Батор — Замын-Уд, Алашанкоу — Достык и Суйфэньхэ — Гродековская железнодорожная линия. Транспортировка грузов по железной дороге из Монголии в Китай в 2023 г. составила 8,2 млн т, из Китая в Монголию — 3,4 млн т [7].

Монголо-российское общество «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) обладает правами на центральный железнодорожный транспортный коридор, который проходит через Монголию. УБЖД является совместным предприятием с 15 тыс. штатных сотрудников. Для Монголии с ее обширной территорией, не имеющей выхода к морю, железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике страны. Транзитная железная дорога, проходящая по маршруту Улан-Удэ — Наушки — Улан-Батор — Пекин — это единственный стратегически важный путь во Внутренней Азии из Монголии [15, с. 190]. Общая длина железных дорог УБЖД составляет 1809,5 км, из них 1110 км (с южной и до северной границы Монголии) соединяют Европу и Азию самым коротким путем. Сегодня Улан-Баторская железная дорога — это крупное транспортное агентство, обслуживающее 73,6 % грузов и 15,6 % пассажиропотока страны [12].

В 2019 г. транспортировка достигла 28,1 млн т, в том числе международных грузов — 17,1 млн т [1]. Хотя в последние годы объем перевозок УБЖД увеличивается и экономические показатели имеют тенденцию к улучшению, все еще имеют место условия, которые могут оказывать отрицательное влияние. Недавние исследования показывают, что дальнейшее развитие Монголии и соседних стран будет способствовать спросу на железнодорожные перевозки.

На долю горнодобывающего сектора Монголии приходится 42 % общих государственных доходов, 52 % налоговых поступлений, 78,4 % дохода от экспорта, 30 % ВВП и 70 % общего объема промышленности страны. В настоящее время полезные ископаемые составляют 94 % общего экспорта Монголии. Здесь зарегистрировано 1170 месторождений 80 видов полезных ископаемых: 1619 т золота, 227 тыс. т серебра, 36,3 млн т меди, 660 млн т железной руды, 5,9 млн т цинка, 250 млн т нефти, 175 млрд т угля. Наиболее крупными месторождениями

полезных ископаемых являются медные рудники Эрдэнэт, Оюу Толгой, Цагаан суварга, месторождения золота Гацуурт, Тавт, серебряные рудники Асгат ула, Мунгун Ундур, месторождения железа Баянгол, Тумуртэй, Тумуртэйн обо [11, с. 101].

В 2012 г. группа «Ernst&Young» оценила 15 наиболее богатых минеральных ресурсов Монголии. Согласно отчету, запасы меди оценены в 306 млрд долл., каменного угля — в 128, золота — в 62 и железные руды — в 30 млрд долл., а также запасы фосфора — 28, цинка — 16, урана — 4,1 и серебра — в 1 млрд долл. Общие запасы в среднем оценены в 1,3 трлн долл [4, с. 101].

В 2023 г. в целом было экспортировано 8,2 млн т минеральной продукции. В долгосрочной перспективе ожидается увеличение объема экспорта к 2030 г. примерно в 10 раз, что может составить 80 млн т. Необходимо проанализировать текущую ситуацию на УБЖД, поскольку внутренние железнодорожные транзитные перевозки растут быстрыми темпами. Однако по внутренним железнодорожным линиям в основном перевозится уголь, доля которого в общем объеме достигает 78 %.

Основными проблемами УБЖД являются недостаточность подвижного транспортного состава, контрольно-пропускных пунктов, низкая скорость перевозок. Дорожные условия в некоторых местах не отвечают требованиям транспортной безопасности. Ограничение скорости движения снижает экономическую эффективность и не обеспечивает спрос грузоотправителей. Наблюдается тенденция снижения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, по сравнению с другими типами транспортных сетей. На протяжении многих лет отмечается низкая эффективность непроизводственной части и социального сектора УБЖД, которая требует особого внимания.

Проблемы железнодорожного транспорта Монголии детально изучаются и российскими специалистами. В частности, есть мнение о трех основных проблемах железнодорожного транспорта Монголии: 1) отсутствие электрификации и использование однопутной железнодорожной линии; 2) различие между шириной колеи железной дороги Монголии и Китая, что существенно замедляет и увеличивает стоимость грузопотоков в Китай или из него; 3) высокие тарифы на железнодорожные перевозки через Монголию и медленные процедуры оформления таможенных и транзитных документов на российско-монгольских и китайско-монгольских пропускных пунктах [21, с. 137].

Особое внимание специалисты обращают на безопасность, которая должна предусматривать расширение и модернизацию существующих и создание новых путей; техническое перевооружение железнодорожного комплекса, внедрение новых технологий транспортировки пассажиров и грузов и их своевременной доставки; расширение пропускных и проводных способностей транспортных магистралей и внедрение современных информационных технологий [9, с. 85].

Вопросы модернизации и стратегического партнерства по развитию УБЖД были рассмотрены в ходе визита Президента РФ В. В. Путина в Монголию в 2014 г. По итогам обсуждения было подписано соглашение, согласованы основные принципы сотрудничества по модернизации железных дорог. Достигнута договоренность о работах по электрификации железнодорожных путей, строительству параллельной линии [2, с. 151].

В г. Бишкеке по завершении саммита ШОС 14 июня 2019 г. состоялась встреча Президента России В. Путина с Председателем КНР Си Цзиньпином и Президентом Монголии Халтмаагийн Баттулгой, на которой В. Путин отметил: «Особое значение, на наш взгляд, имеют планы по модернизации коридора на базе Улан-Баторской железной дороги, во взаимодействии с китайскими и монгольскими партнерами они нацеленыкратно нарастить пропускную способность этой транспортной артерии и, как результат, в разы увеличить объемы грузов, поставляемых из Китая на европейские рынки и в обратном направлении» [19].

В качестве другого значимого инфраструктурного проекта рассматривается прокладка новой железной дорожной ветки Зуунбаян — Ханги. В 2023 г. железная дорога была построена до Ханги и сейчас идет проектная работа по соединению ее с китайской линией.

Программа развития УБЖД до 2030 г. была разработана в 2015 г. Она включает три этапа: 2017–2020, 2021–2025 и 2026–2030 гг. [8, с. 165–169]. Если в настоящее время УБЖД осуществляет примерно 30 млн т грузоперевозок в год, то к 2030 г. планируется увеличить объем в среднем до 53,6 млн т. В этой программе представлены три сценария развития УБЖД: низкого темпа развития; среднего темпа; высокого темпа развития.

Только на первом этапе программы развития УБЖД предусмотрен ремонт 670 км дорог, модернизация подвижных составов, складов, строительство 198 км новых дорог, а также дополнительных дорог на 16 станциях и расширение 11 железнодорожных станций. Для реализации этой программы необходимы инвестиции в размере 1480,95 млн долл. в сценарии низкого темпа развития; 3269,06 млн долл. в сценарии среднего темпа и 4435,76 млн долл. в сценарии высокого темпа. Следует заметить, что в целом монгольские железные дороги были построены форсированными темпами, имеют множество кривых участков, подъемов и спусков, один путь, регулирующий движение поездов полуавтоматическим блокированием, и в технико-технологическом отношении являются дорогами третьей категории [23, с. 132].

В развитии центрального железнодорожного коридора особая роль отводится проекту железной дороги под названием «Богдо-хан». Хотя, с одной стороны, он связан с необходимостью развития Улан-Батора, с другой — имеет особо важное значение для будущего УБЖД. В нем предусмотрен переход на стандарт двухпутного, высокоскоростного электрического движения. При поддержке финансирования от АРБ была проведена исследовательская работа и составлено технико-экономическое обоснование проекта. В настоящее время монгольская сторона намерена начать разработку соответствующих юридических и инвестиционных документов и отбор инвесторов.

В настоящее время, в связи с созданием множества организаций железнодорожной отрасли, необходимо решить многие правовые вопросы, такие как обеспечение безопасности перевозок, увеличение пропускной способности инфраструктуры, организация надежной и бесперебойной работы транспорта. Также возникновение необходимости в организации управления отраслью с контрольно-регулирующими функциями является поводом для обновления закона о железнодорожном транспорте и одобрения закона Великим государственным хуралом Монголии 7 июля 2023 г.

Планирование обновления центрального коридора железнодорожного транспорта на территории Монголии или согласованное развитие со строительством других транспортных коридоров имеет большое значение для развития не только Монголии, но и соседних стран. В результате этих коридоров Транссибирская железная дорога связывается с Китаем через две дополнительные ветки. Будет создана экономическая основа для постройки двухпутных, полностью электрифицированных железных дорог в рамках российско-монгольского совместного предприятия УБЖД. Были намечены и другие транспортные коридоры, например через Тыву, и прокладка международного газопровода через Монголию в Китай. Президент России В. В. Путин 9 сентября 2019 г. поручил главе Газпрома А. Миллеру проработать проект прокладки газопровода в Китай через Монголию, причем в качестве прямой замены западного маршрута поставки газа в Китай через Алтай. Президент отметил, что к монгольскому маршруту склоняются и китайские партнеры [18].

Одним из главных транспортных проектов также станет создание транспортно-логистической компании (ТЛК) с функциями оператора между тремя странами. Ее появление позволит решить ряд насущных задач: создание единой транспортной платформы через объединение ведущих железнодорожных контейнерных операторов, логистической инфраструктуры, грузовых терминалов, развитие железнодорожных контейнерных перевозок [5, с. 38].

По территории Монголии проходят сети азиатских автомобильных дорог АНЗ и АН4, и в связи с этим было начато первое тестирование для осуществления международных автомобильных перевозок. В апреле 2004 г. в рамках курса на присоединение Монголии к сети азиатских автомобильных дорог монгольский парламент ратифицировал межправительственное соглашение о сети азиатских автомобильных дорог, в котором было отражено присоединение Монголии к сети дорог по маршрутам АНЗ, АН4, АН32, имеющим общую протяженность 4286 км. Монгольская сторона намерена построить высокоскоростную автомобильную дорогу, проходящую через Алтанбулаг — Замын-Уд, т. е. по маршруту АНЗ. В рамках этого проекта уже начато строительство дороги с четырьмя полосами движения, две в одном направлении и две в другом. Она должна соответствовать международным стандартам. Начало строительства высокоскоростной автомобильной дороги побуждает нас исследовать и вопросы согласования ее строительства с центральным железнодорожным коридором. Ввод в эксплуатацию высокоскоростной автомобильной дороги, проходящей по маршруту Алтанбулаг — Замын-Уд, возможно, реанимирует и полузабытый вопрос о роли и месте свободной торговой зоны (СТЗ) «Алтанбулаг». Как известно, начиная с 2003 г. на приграничной территории, примыкающей к российской границе, велись работы по созданию необходимой для работы СТЗ инфраструктуры [17, с. 163–168; 2]. В перспективе деятельность СТЗ «Алтанбулаг» на севере страны и СТЗ «Замын-Уд» на юге должна способствовать увеличению транзитного потока людей и товаров и, соответственно, развитию сферы услуг и транспорта [14, с. 144]. Заметим, что с лета 2013 г. ведутся работы по строительству места рекреации транзитных

зарубежных гостей и на российской границе рядом с г. Кяхта. В целом проект создания автотуристского кластера «Кяхта» включает в себя 10 инвестиционных проектов. В них предусматривается строительство гостиниц, ресторанов, автостоянок, складов и др. [16, с. 282]

Таким образом, экономический коридор станет важным инфраструктурным проектом для будущего социально-экономического развития не только стран-участниц, но и других стран Северо-Восточной Азии. Трехстороннее экономическое сотрудничество России, Монголии и Китая должно базироваться на центральном транспортном коридоре Монголии, владельцем основной структуры которого является Улан-Баторская железная дорога. В настоящее время реализуется программа развития УБЖД до 2030 г., которая, однако, была разработана для обеспечения потребностей в ближайшие несколько лет, но не учитывала перспективы роста объемов грузоперевозок в регионе.

Создание железнодорожного транспортного коридора должно осуществляться в рамках сотрудничества между тремя странами на основе новейших мировых технологий. Создание экономического коридора требует государственной поддержки. Политические решения глав России, Монголии и Китая должны стать основой для дальнейшей реализации проекта.

Монгольские специалисты не располагают достаточным опытом по развитию железнодорожных сетей, поэтому нуждаются в тесном сотрудничестве с мировыми специалистами, включая российских и китайских ученых. Для повышения эффективности работы можно рекомендовать такие направления совместной деятельности трех стран, как поддержка развития транспортно-инфраструктурных отраслей экономики; обеспечение контроля государственного надзора и таможенных органов; содействие сотрудничеству в областях индустрии и инвестиций; углубление торгово-экономического сотрудничества; расширение гуманитарного обмена и трансграничных культурных коммуникаций; обеспечение сотрудничества в сфере охраны природы и экологии; развитие прочих форм регионального и приграничного сотрудничества.

Литература

1. Анар А. Устойчивое развитие Монголии: участие УБЖД // Мунгу, санхуу, баялаг. 2020. № 19. С. 75–83.
2. Базаров Б. В. Монгольский мир в условиях взаимодействия России и Восточной Азии в XX–XXI вв. / Б. В. Базаров, В. Б. Базаров, Д. Д. Бадараев и др. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2017. 204 с.
3. Батомункуев В. С., Дун С., Лубсанова Н. Б. Исследование возможности строительства высокоскоростной железной дороги Китай — Монголия — Россия и ее воздействия на трансграничную территорию // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2017. № 2. С. 35–39.
4. Болдбаатар Нандинцэцэг. Контейнерные перевозки в Монголии // Транспортное дело России. 2016. № 2. С. 164–165.
5. Булатова Н. Н., Алексеев А. В., Тихонова П. В. К вопросу формирования экономического коридора Россия — Монголия — Китай // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2017. № 4. С. 33–40.
6. Буянцогтын А., Дамбадоржийн У., Дангаагийн Г. Исследование возможностей присоединения Монголии к Азиатской региональной транспортной сети // Проблемные

аспекты развития транспортной системы: материалы научно-практической конференции с международным участием / под редакцией Г. В. Давыдовой, Г. Н. Войниковой, А. И. Бирюковой. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015. С. 10–21.

7. В РЖД сообщили о рекордных грузоперевозках между Россией и Китаем за 2023 год: готовы ли к наплыву погранпереходы. URL: <https://index1520.com/news/v-rzhd-soobshchili-o-rekordnykh-gruzoperevozkakh-mezhdu-rossiye-i-kitaem-za-2023-god-gotovy-li-k-nap/> (дата обращения: 12.03.2024).

8. Ганбаатар С. О. Современное состояние железнодорожного транспорта Монголии // Молодежный научный вестник. 2018. № 1(26). С. 165–169.

9. Гантумур Э. Обоснование направлений совершенствования обеспечения безопасности будущего развития железнодорожного транспорта Монголии // Современные технологии обеспечения гражданской обороны и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. 2018. № 1(9). С. 84–86.

10. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Улан-Удэ — Улан-Батор — Эрлян / З. Б.-Д. Дондоков, А. Даваасурэн, Г. Е. Дареев, В. В. Смолин // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2017. № 4(28). С. 126–133.

11. Дорж Т., Бүрэнжаргал Б., Цыбенев Б. Д. Роль центрального транспортного коридора Монголии в развитии экономического коридора трех стран // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2019. № 1 (33). С. 95–107.

12. Дорж Т., Очгэрэл Б. Гурван улсын эдийн засгийн коридорын хөгжилд Монгол улсын тээврийн дэд бүтцийн оролцоо, боломж // "Эдийн засаг" сэтгүүл. 2023. Оны 9 сар. Дугаар 3.

13. Китай в 2022 году увеличил выпуск цветных металлов до рекорда. URL: <https://www.interfax.ru/world/885933> (дата обращения: 12.03.2024).

14. Курас Л. В., Цыбенев Б. Д. Монголия: «Алтанбулаг» — свободная торговая зона // Власть. 2013. № 2. С. 141–144.

15. Курас Л. В., Цыбенев Б. Д. Регионы Сибири и Монголия: проблемы и перспективы приграничного сотрудничества // Власть. 2013. № 7. С. 188–192.

16. Курас Л. В., Цыбенев Б. Д. Российско-монгольское приграничье: Кяхта в начале XXI в. // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2014. Иркутск, 2014. С. 278–285.

17. Курас Л. В., Цыбенев Б. Д. Свободная торговая зона «Алтанбулаг» // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2013. № 1(9). С. 159–173.

18. Путин поручил изучить вопрос поставок газа в Китай через Монголию. URL: <https://www.interfax.ru/business/675760> (дата обращения: 12.03.2024).

19. РФ, КНР и Монголия нацелены на развитие УБЖД. Железнодорожная тематика обсуждена на саммите ШОС // Гудок. 17.06.19. URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1467234> (дата обращения: 12.03.2024).

20. Рыгзынов Т. Ш., Батомункуев В. С., Лувсанжанцангийн Э. Развитие транспортной инфраструктуры Монголии в условиях современной трансформации экономики // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2015. № 11(83). С. 4.

21. Семенов Ф. В. Проблемы использования транзитного железнодорожного потенциала Монголии // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. 2017. № 1(25). С. 134–138.

22. Товарооборот между РФ и КНР в 2019 году вырос на 2,5%, до \$110.9 млрд. URL: <https://gia.ru/20200212/1564583001.html> (дата обращения: 12.03.2024).

23. Цагаанбанди Г. Обоснование необходимости реформирования железнодорожного транспорта Монгольской Народной Республики // Транспортное дело России. 2013. № 5. С. 132–134.

УДК 388.98

**ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ В СИБИРИ: ОПЫТ ИСТОРИИ
И ВАРИАНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

© Малов Владимир Юрьевич

доктор экономических наук, главный научный сотрудник,
Институт экономики и организации промышленного производства
Сибирского отделения РАН
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Лаврентьева, 17
malov@ieie.nsc.ru

© Басалаев Олег Владимирович

генеральный директор,
ООО «Строй Ресурс»
Россия, 620105, г. Екатеринбург, ул. Академика Сахарова, 37
legas@mail.ru

Анализируется исторический опыт создания сухопутных транспортных коридоров (прежде всего железнодорожных), соединяющих западные и восточные регионы страны. Акцент делается на значимости таких проектов прежде всего для сохранения единства государства, на важности стратегического видения будущности транспортного фактора в деле развития экономики. И Транссибирская магистраль, и БАМ имеют много общих характеристик, которые определили решение по их реализации, несмотря на аргументы противников таких проектов по поводу отсутствия грузовой базы на начальном периоде строительства. Подчеркивается важность создания единого органа управления как процессом проектирования (причем как объектов собственно железной дороги), так и объектов жилищного и производственного характера вдоль нее. Современный этап развития нашей страны требует завершения формирования нового широтного транспортного коридора от портов Тихого океана до портов морей Северного Ледовитого океана. Особое внимание уделено обоснованию вариантов финансирования участков Северо-Сибирской магистрали в пределах ХМАО и Свердловской области, на основе поиска компромисса интересов всех субъектов хозяйственных отношений.

Ключевые слова: транспортные коридоры; опыт истории; специфика Сибири; варианты финансирования; управление строительством.

TRANSPORT CORRIDORS IN SIBERIA:
HISTORY EXPERIENCE AND FINANCING OPTIONS
FOR NEW CONSTRUCTION

© Vladimir Yu. Malov

Doctor of Economic Sciences, Chief Researcher
Institute of Economics and Organization of Industrial Production, Siberian Branch of the
Russian Academy of Sciences
Russia, 630090, Novosibirsk, Lavrentieva Ave., 17
malov@ieie.nsc.ru

© Oleg V. Basalaev
CEO
LLC “StroiResurs”
Russia, 630105, Yekaterinburg, Akademika Sakharova Ave, 37
legas@mail.ru

The article analyzes the historical experience of creating overland transport corridors (primarily railways) connecting the western and eastern regions of the country. The emphasis is on the importance of such projects, primarily for preserving the unity of the state, the importance of a strategic vision of the future of the transport factor in economic development. Both the Trans-Siberian Railway and the BAM have many common characteristics that determined the decision to implement them, despite the arguments of opponents of such projects regarding the lack of a cargo base during the initial construction period. The importance of creating a single management body for both the design process (both the railway facilities itself) and residential and industrial facilities along it is emphasized. The current stage of development of our country requires the completion of the formation of a new latitudinal transport corridor from the ports of the Pacific Ocean to the ports of the Arctic Ocean. Particular attention is paid to justifying options for financing sections of the North Siberian Railway within the Khanty-Mansi Autonomous Okrug and the Sverdlovsk region, based on finding a compromise between the interests of all subjects of economic relations.

Keywords: transport corridors; history experience; specifics of Siberia; financing options; construction management.

Вместо введения: чему может научить История?

Знакомство с исторической наукой позволяет прояснить многие спорные моменты в механизмах принятия тех или иных решений по пространственному планированию [2]. Особенно это важно для транспортной сферы экономики такой большой страны, как СССР/Россия, в которой роль этого фактора всегда была заметной. Еще раз убедились, что оценивать транспортные проекты рыночными критериями (максимальной и моментальной прибыльности) — значит противоречить задачам поддержания национальной безопасности и сохранения единства экономического и социального пространства [17]. Для азиатской части страны это было особенно актуально во все периоды ее истории. Здесь, как ни в какой другой сфере, можно воспользоваться опытом нашего восточного соседа Китая, который строит дороги «в долгую» не потому, что богатый, а наоборот: стал богатым, потому, что не рассчитывает на немедленную их эффективность [16]. Опыт истории железнодорожного строительства в России может научить многому: и как опасно опаздывать с созданием транспортных магистралей, и как надо реализовывать стратегически важные проекты, на первый взгляд не гарантирующие немедленную отдачу. Достаточно назвать проекты Транссиб и БАМ, опыт реализации которых еще предстоит изучать и, уверены, использовать в настоящем.

Старое и новое в деле освоения новых регионов

Хотелось бы выделить три сюжета, которые заставляют несколько иначе посмотреть на те «открытия», которые нам казались верхом экономико-географической и региональной науки в применении к азиатской части России (табл. 1).

Первый — о роли вахтового метода в освоении новых регионов: от времен Великого Новгорода до XXI века.

Второй — о взаимодействии частного и государственного капитала в ресурсных регионах.

Третий — о своеобразности железнодорожного проектирования и строительства в России/СССР/России.

Таблица 1

Прошлое и настоящее в деле продвижения
в регионы нового освоения: альтернативные подходы

Наиболее характерные черты	Опыт Истории	Наши дни
1. Вахтовый метод или 2. Заселение территории	1. Новгородские ушкуйники XI–XIX веков — аналог скандинавским викингам (морским разбойникам) 2. «Длинные руки Москвы» — хозяйственное освоение	1. Вахтовый метод 2. Создание стационарных поселков и обеспечение транспортной доступности с близлежащими городами
1. Частник или 2. Государство	1. Главное — прибыль и ее вывоз за границу 2. Чиновники центральной власти, учредившие акционерную компанию, были глубоко поражены соблазном личного обогащения	1. Вывоз прибыли на Запад, будь то в форме личных финансов, или инвестиций в зарубежные активы, или ориентации на зарубежное оборудование. 2. Попытка решать проблемы регионального развития и ресурсной безопасности страны
1. Только после появления грузов или 2. Опережающее транспортное строительство	1. «Что, из Архангельска морошку и клюкву возить?» В 1910 г.: Зачем нужна дорога на Мурманск, если есть Санкт-Петербург и его порты. 2. Транссиб	1. РЖД — Севсиб: сначала докажите, что есть груз по нему возить и нет другого вида транспорта. 2. БАМ

Кто должен быть пионером в освоении ресурсных регионов: частник или государство? 1) Можно отдать все крупным корпорациям 2) либо создавать в новых регионах условия для устойчивого прироста населения — граждан страны. Второй путь, к сожалению (особенно для ряда наших министерств), представляется убыточным, если все измерять в денежных единицах, да еще по методикам расчета коммерческой эффективности [8]. 3) Третий путь представляет собой некий взаимовыгодный союз государства и частных компаний. Суть его состоит в том, чтобы выдавать целевые кредиты частным организациям по льготным ставкам для освоения новых регионов, что приведет к появлению рабочих мест и развитию инфраструктуры новых земель. При этом очевидно, что вновь осваиваемые земли должны (и будут) обладать инвестиционной привлекательностью. Плюс

данного подхода также и в том, что появляется возможность государственного контроля за деятельностью частного бизнеса.

Опыт советской власти показывает, что можно намертво перекрыть мигрантам пути проникновения на наши восточные территории. При этом оказалось, что существуют и другие (кроме насильственных) методы привлечения населения в регионы Сибири и Дальнего Востока на постоянное жительство. Экономика азиатской части России продолжает снабжать ресурсами Урал и европейскую часть страны, решая и задачи обеспечения национальной безопасности [17].

Еще раз попробуем перебросить мостик в наши дни, к якобы «рыночной экономике», который скорее можно назвать периферийным, зависимым от мирового финансового и промышленного капитала, но это уже совсем другой сюжет. И какое-либо региональное развитие, тем более сбалансированное, основанное на использовании местной рабочей силы с высокими заработками, крупный бизнес просто не может интересоваться. Опять повторяется сюжет многовековой давности для условий России и Сибири как ее колонии.

Историки считают что «эта особенность российского предпринимательства, набивающего свой карман всеми способами и средствами, как только ослабляется жесткий государственный надзор, была не единственной, но роковой причиной продажи русской Америки» [17]. И еще одна отличительная черта американской политики освоения новых ресурсных регионов. Американская финансовая (фискальная) политика по отношению к своим регионам нового освоения не драла с пионерного предпринимательства «семь шкур» в пользу федерального бюджета, а стремилась к созданию условий наибольшего благоприятствования. К сожалению, такая политика сегодня все еще не является приоритетной для нашего правительства. По-прежнему даже средний по величине бизнес не является действительно самостоятельным: все-таки природные и инфраструктурные условия хозяйственной деятельности в восточных регионах страны требуют повышенных издержек. Без активного участия государства не обойтись.

Ограниченность транспорта как одна из причин современного экологического неблагополучия

Схема размещения населения на пространствах Сибири под воздействием сначала Московского (Сибирского) тракта, а затем дополненная Транссибом, во многом сохранилась в наши дни. И в 30-е, и в 50-е гг. XX в. СССР был вынужден размещать объекты промышленности в Сибири так, как этого требовали обстоятельства данного момента: там, где уже есть дороги или реки и хоть какое-то население. И все это должно было начать работать в кратчайшие сроки — давили угрозы извне. Требования экологических ограничений если и вспоминали, то чаще всего формально и в последнюю очередь. Транспортная ущербность (однобокость, ограниченность) вариантов выбора мест размещения новых объектов явилась немаловажным фактором, заставляющим постоянно концентрировать и промышленность, и население в тех местах, которые сегодня относятся к категории экологически неблагополучных [7]. Все те проблемы, которые должны были бы быть решены в прошлом, всплывают сейчас в наиболее ярком свете.

Пример Китая почему-то мало убеждает наши транспортные министерства: дороги (и авто, и ж/д, и речные пути) должны создаваться на перспективу 40–50 и

более лет, но это уже выходит за границы коммерческого интереса. А стратегический интерес государства, к сожалению, часто остается вне интересов даже наших проектных учреждений, поскольку они так или иначе зачастую аффилированы с крупными частными компаниями.

Наступать на те же грабли — это, вероятно, наша национальная забава. Сегодня руководство ОАО РЖД радостно сообщает о начале создания второго пути на отдельных участках БАМ. Причем работы будут осуществлять железнодорожные войска. Цель очевидна и не скрывается: расширить возможность экспорта угля в основном южносибирских месторождений и Кузбасса. Задача создания нового широтного транспортного коридора по линии Ванино — Индига, о котором говорят вот уже почти 100 лет, почему-то не ставится [10; 13]. Опять происходит латание дыр на отдельных участках Транссиба и БАМа, что, конечно, не позволит создать конкурента не только Суэцкому каналу, но даже и китайскому «Одному поясу — одному пути», в котором сибирским магистралям вряд ли найдется достойное место. Опять нет понимания необходимости оценивать инфраструктурные проекты (прежде всего транспортные и энергетические) по государственным, а не по коммерческим критериям [15; 18].

Транссиб и БАМ: общее и особенное

Осознание геополитического и стратегического значения железнодорожного транспорта для России произошло, вероятно, только после тяжелого поражения в Крымской войне. К такой традиционной схеме принятия и реализации крупных транспортных проектов, безусловно, можно отнести и указание императора Александра III о скорейшем начале строительства Транссиба в 1889 г. с широко известной резолюцией на очередном отчете: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». И действительно, ведь самые первые проекты Великого Сибирского пути (именно таково было историческое название Транссибирской магистрали) относятся еще к 1840-м годам, когда правительство Российской империи убедилось в выгодах и преимуществах железных дорог.

Среди особенностей проекта Транссиба можно выделить:

1. Геополитический подтекст стройки.
2. Государственное финансирование (из казны, через облигационный заем).
3. КСЖД — единый орган управления с широкими полномочиями.
4. Переселение и многочисленные льготы бизнесу.
5. Разнообразие строителей (местные, заключенные, военные).

Об истории строительства Транссиба написано много [2; 7; 19]. Нам важно подчеркнуть именно государственный, стратегический, как бы сейчас сказали — геополитический, интерес этой стройки. Более того, осознавалась важность не только самого железнодорожного пути, но и освоения территории Сибири и Дальнего Востока населением, считающим себя гражданами России, сохранения этой территории за империей. То, что финансирование осуществлялось с использованием заемных средств (облигаций), не меняет того факта, что это были средства казны, пусть и «растянутые» по времени, ведь по этим облигациям полагалось не только платить проценты, но и по завершении указанного срока выкупить за счет

той же казны. Крайне важно отметить, что одновременно с самой железной дорогой создавались и населенные пункты, и другие дороги, связывающие Транссиб с городами вблизи него. Конечно, города и многие дороги строились и частным капиталом, который моментально осознал выгодность нового транспортного коридора из Азии в Европу. Средства привлечения строителей были разные: «и кнут и пряник». Этот же прием был использован при строительстве многих транспортных путей и во времена СССР, как до ВОВ, так и в последующие годы (Дудинка — Норильск, дорога на Воркуту, БАМ — Тында и др.). Использование труда заключенных и военнопленных также, конечно, имело место. Но, пожалуй, наиболее важной составляющей было использование опыта строительства Транссиба в части создания КСЖД — Комитета Сибирской железной дороги (1893 г.). Этот комитет как центральное государственное учреждение был создан для преодоления ведомственной разобщенности. Председателем КСЖД был назначен наследник престола великий князь Николай Александрович, конечно не случайно. Комитет соединял в своих руках все нити управления строительством Транссиба. Другим новшеством в системе управления самым на тот момент масштабным железнодорожным проектом Российской империи стало сосредоточение чрезвычайно широких полномочий в руках комитета, вплоть до налаживания связей с местным населением. Указы комитета имели силу закона, тем более когда с 1894 г. Николай II стал императором. Формально лишенный законосовещательной власти, КСЖД получил возможность принимать решения, избегая внесения значительной части законопроектов в Государственный совет. Это ускоряло процесс разработки и принятия новых законов, связанных как со строительством железной дороги, так и с мерами экономического развития Сибири.

Проект БАМа имеет как сходные, так и отличительные черты железнодорожных стратегически важных проектов:

1. Геополитическая значимость.
2. Участие Политбюро (решение проблем ведомственности).
3. Разнообразие контингента строителей.
4. Не только ЖД, но и ЖКХ и СКБ.
5. Прогнозы промышленного освоения (ТПК БАМа).
6. Разрешение использования резервного фонда Совета Министров СССР.

Опыт строительства собственно БАМ — от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре (читай — до портов Ванино и Советская Гавань) — достоин отдельного рассмотрения. Если для спецконтингента и даже для военных строителей особого жилищного строительства не требовалось, то для строителей БАМ и ЖКХ, и СКБ проектировались и строились в соответствии с требованиями времени. Более того, желательно, чтобы часть строителей, тем более квалифицированных, оставалась на постоянное жительство. Для БАМа была в 1977 г. разработана схема районной планировки — инженерный документ, где и какие населенные пункты будут создаваться. Вахтовые поселки — одни из элементов системы расселения и работы. Опыт создания Транссиба во многом использовался при строительстве БАМ [6]. В первую очередь это относится к организации управленческих структур (ГлавБАМстрой), а сам проект был в непосредственном ведении Г. Алиева — одного из членов Политбюро, фактически высшего органа государственной власти. Принципиально важно, что проекту БАМ действительно придавали особое значе-

ние и неизбежные разногласия по многочисленным вопросам стройки могли решаться в самые короткие сроки. Конечно, проектные организации были из разных ведомств (железнодорожных, гражданских, промышленных и др.), но координация между ними была налажена. Привлечение строителей также находилось под контролем государственных и политических органов власти, не говоря уже о значительном контингенте военных железнодорожных строителей (Восточный участок БАМ). Финансирование в сроки осуществлялось из средств федерального бюджета, а Стройбанку СССР для обеспечения бесперебойного финансирования строительства БАМ поручалось создать специальную контору Стройбанка СССР в районе строительства. Госплан обязывался предусматривать объемы капиталовложений комплексно — т. е. не только на производственное, но и на гражданское строительство, на строительство базы строительной индустрии, на научно-исследовательские работы. Более того, в связи с неизбежностью неопределенности в перспективных планах в экстремальных условиях стройки, финансирование капитальных вложений могло производиться и за счет резервного фонда Совета Министров СССР.

Севсиб как завершение создания транспортного коридора, проходящего полностью по территории России

Одним из стратегически важных для России проектов настоящего времени предлагаем считать завершение создания широтного транспортного коридора между двумя океанами: Тихим (порт Ванино на Японском море) и Атлантическим (порт Индига на Баренцевом море, рис. 1).

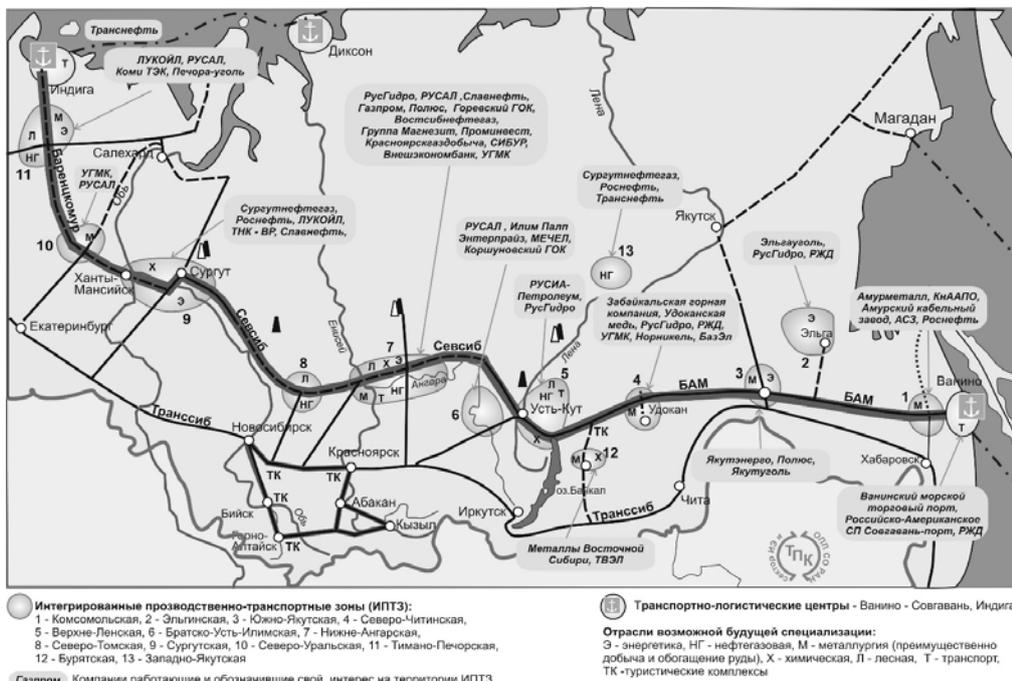


Рис. 1. Севсиб как звено нового широтного транспортного коридора [12]

Его характерными особенностями являются:

1. Геополитическая значимость (независимость выходов в мировой океан).
2. Повышение связанности регионов России (включая возможность освобождения Транссиба от «тяжелых» грузов).
3. Не только освоение, но и обживание новых регионов (рост населения и социального контроля над территорией, развитие инфраструктуры, ЖКХ, строительство объектов энергетики).
4. Приближение к арктическим коммуникациям.
5. Смешанное финансирование (учет интересов ресурсодобывающих компаний).

Ниже мы остановимся только на последней из указанных особенностей проекта Севсиба, учитывая смешанный характер ведения бизнеса в современной экономике нашей страны [9]. Источники финансирования следует рассматривать в зависимости от значимости строящихся объектов:

1. Объекты геополитической значимости, повышающие связанность регионов.
2. Объекты, способствующие обживанию новых земель.
3. Объекты коммерческой структуры.

К объектам первой категории следует относить железнодорожные пути, железнодорожные станции, объекты ЖД инфраструктуры (сети электроснабжения, электростанции, ТЭЦ). Очевидно, что финансирование объектов первой категории должно быть полностью из государственного бюджета [4]. Остается открытым вопрос соотношения участия региональных и федерального бюджетов. Рассмотрим это соотношение, исходя из итоговых выгод строительства для озвученных видов бюджетов (табл. 2).

Таблица 2

«Интересы» бюджетов разных уровней

Федеральный бюджет	Региональный бюджет
Реализация стратегических целей государства	Пополнения за счет региональных налогов (транспортный налог, налог на имущество)
Пополнения за счет федеральных налогов (налог на ПИ (полезные ископаемые), НДС и др.)	Пополнения из федерального бюджета на содержание стратегической инфраструктуры

Понятно, что уровень и важность целей, реализуемых из средств федерального бюджета, существенно выше, чем целей, для достижения которых предназначены средства бюджета регионального. Поэтому, вероятно, и отношение налоговой базы федерального бюджета к региональному в разных регионах можно считать справедливым распределением затрат на строительство объектов первой категории (рис. 2).

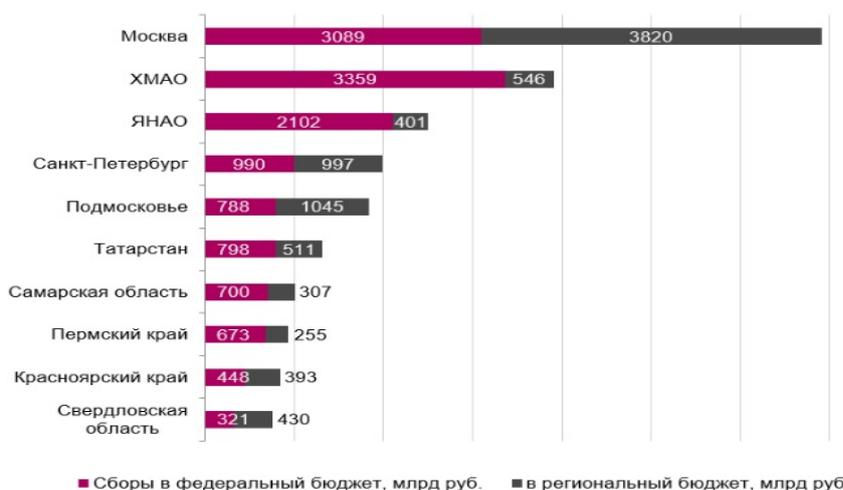


Рис 2. Дифференциация регионов по налоговой базе (2023 г.) [14]

В качестве примера рассмотрим два региона, на территории которых планируется строительство Севсиба: Ханты-Мансийский автономный округ (ХМАО) и Свердловская область (СО). Суммы налоговых сборов показаны в таблице 3. Для ХМАО: 3359 млрд руб. было выплачено в федеральный бюджет и 546 млрд — для пополнения регионального бюджета. Для СО: 321 млрд — в федеральный бюджет, 430 млрд — в региональный.

Таблица 3

Распределение финансирования объектов первой категории для ХМАО и Свердловской области

	Налоговые сборы, млрд руб.		Вклад в строительство, %	
	ХМАО	Свердловская область	ХМАО	Свердловская область
Региональный бюджет	546	430	13,98	57,26
Федеральный бюджет	3359	321	86,02	42,74

К объектам второй категории (обживание новых земель) следует относить логистические центры, объекты жилищного строительства, социальные объекты (дома культуры, школы и т. п.). Строительство таких объектов производится по всей стране за счет полного или частичного привлечения частного капитала [3]. Имеется обширный опыт организации строительства целых районов, основанный на комплексном освоении территории. Примером такого опыта может служить компания Ренова, которая комплексно застраивает район Академический в г. Екатеринбурге (авторский опыт).

Важно отметить, что участие регионально бюджета все-таки необходимо. Строительство жилья и социальных объектов предусматривает не только само

строительство, но и подключение к центральным коммуникациям (вода, канализация, свет, тепло). Обеспечение районов строительства центральными коммуникациями ложится на плечи регионального и федерального бюджетов [5]. С учетом того факта, что ТЭЦ и локальные очистные сооружения входят в первую группу значимости объектов строительства, финансовые средства, необходимые для строительства, уже заложены при расчетах, представленных в таблице 3. Остается неучтенным только момент передачи энергии (и других ресурсов) непосредственно до потребителя: за чей счет предлагается это делать. Полагаем, что затраты на строительство крупных магистральных сетей должны делиться на всех участников застройки, которым необходимо подключение. Местные сети застройщик выполняет за счет собственных средств и передает эксплуатирующей организации. Следует отметить, что стоимость подключения к коммуникациям в данном случае составляет примерно 10–20% бюджета строительства.

Наиболее острым вопросом при жилой застройке становится обеспеченность социальными объектами (сады, школы) [11]. Здесь следует пояснить, что существует несколько способов финансирования строительства социальных объектов:

1. При выделении земли под застройку сразу обговаривается, что строительство социальных объектов производится за счет застройщика (такой способ активно применяется при застройке в Москве и Московской области).

2. При покупке земли застройщик берет на себя обязанности по проектированию, прохождению государственной экспертизы и передаче проектной документации органам местного самоуправления. Непосредственно строительство объекта производится за счет регионального бюджета (опыт г. Екатеринбурга).

3. 100 %-ное финансирование за счет регионального бюджета.

Наиболее приемлемым (оптимальным) вариантом в разрезе строительства инфраструктуры в зоне влияния Севсиба, по крайней мере при первых шагах освоения, авторам видится вариант № 2. На первых этапах освоения новых земель приток населения будет небольшой, вследствие чего ожидать высокой прибыльности от продажи жилого фонда не представляется возможным. Поэтому финансирование застройщиками еще и социальных объектов может привести к убыточности девелоперских проектов [1].

Участие регионального бюджета при жилищном строительстве требуется только в части финансирования социальных объектов, что составляет (при современном уровне цен) порядка 10 % от стоимости проекта в целом. Отметим, что стоимость проектно-изыскательских работ (ПИР) относительно СМР в данном случае составляет порядка 5 %.

Финансирование третьей группы объектов следует производить исключительно за счет коммерческих организаций. Отметим, что для увеличения скорости освоения земельного фонда необходимо предусмотреть льготное его выделение, льготные процентные ставки по кредитованию, упрощенное получение ТУ (технических условий) на подключение к сетям, а также ввести налоговые льготы для предприятий, которые предоставляют рабочие места.

Итоги сравнения разных способов финансирования объектов выделенного участка Севсиба предлагает таблица 4.

Таблица 4

Направления финансирования по объектам выделенного участка
предполагаемого транспортного коридора, %

Объекты	Источники финансирования		
	Частный капитал	Региональный бюджет	Федеральный бюджет
Линии ЖД	0	от 10 до 50	от 50 до 90
Жилые объекты	80	10	10
Социальные объекты	95	5	0
Коммерческая недвижимость	100	0	0

Таким образом, данное исследование показало: предлагаемая схема финансирования позволяет, во-первых, согласовать интересы разных участников, а во-вторых, получить экономию в 5–7 % времени, что иногда важнее, чем финансовый результат.

Литература

1. Абрамов Ф. С. Инвестиции и девелопмент. Санкт-Петербург: Питер, 2015. 384 с.
2. Азиатская часть России: моделирование экономического развития в контексте опыта истории (Интеграционные проекты СО РАН. Вып. 34) / ответственные редакторы В. А. Ламин, В. Ю. Малов). Рос. Акад. наук, Сиб. отд-ние, Ин-т экономики и организации пром. производства [и др.]. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. 464 с.
3. Андрухова Н. Ю., Ультран С. И. Сравнение методик оценки инвестиционной привлекательности регионов на основе зарубежного опыта и российской практики // Вестник ПГУ. 2011. № 2. С. 82–87.
4. Артюхова В. О., Щербакова Н. А. Управление заемными источниками организации при финансировании инноваций: материалы всероссийского молодежного научного форума // Инновационный менеджмент и технологическое предпринимательство // Новосибирск, 12–14 ноября 2015 г.: в 2-х т. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015. 832 с. Т. 1. С. 31–35.
5. Асаул А. Н. Экономика недвижимости. Санкт-Петербург: Питер, 2009. 512 с.
6. Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации: монография. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ, 2021. 232 с.
7. Бандман М. К., Малов В. Ю. Транспортный комплекс Азиатской России: укрепление экономической безопасности // Известия РАН. Сер. География. 2001. № 2. С. 12–24.
8. Богачев В. Н. Призраки и реалии рынка. Москва: Институт экономики РАН, 1990. 294 с.
9. Варнавский В. Г. Государственно-частное партнерство. Москва: ИМЭМО РАН, 2009. 312 с.
10. Витте С. Ю. По поводу национализма. Национальная экономия и Фридрих Лист. Санкт-Петербург, 1912. 76 с.
11. Загидуллина Г. М. Экономика строительства. Казань: Центр инновационных технологий, 2010. 595 с.
12. Нижнее Приангарье: логика разработки и основные положения концепции программы освоения региона / М. К. Бандман, В. В. Воробьева, В. Д. Ионова и др. Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1996. 232 с.
13. Проблемные регионы ресурсного типа: азиатская часть России / ответственные редакторы В. А. Ламин, В. Ю. Малов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. 386 с.

14. Рост налоговых поступлений в 2023 году едва превысил инфляцию // Финэкспертиза: сайт. URL: [https://finexpertiza.ru/press-service/researches/2024/rost-nalogh-post-2023/#:~:text=Собираемость%20налогов%20выросла%20в%204,\(%2B144%20млрд%20р](https://finexpertiza.ru/press-service/researches/2024/rost-nalogh-post-2023/#:~:text=Собираемость%20налогов%20выросла%20в%204,(%2B144%20млрд%20р) (дата обращения: 24.03.2024).
15. Ситуационная комната как элемент организации экспертного сообщества: задачи планирования и прогнозирования / под редакцией Г. А. Унтуры; Рос. акад. наук, Сиб. отд-е, ИЭОПП СО РАН. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2018. 260 с.
16. Тархов С. А. Железные дороги Китая как основа интеграции его регионов: уроки для России // Проблемные регионы ресурсного типа: азиатская часть России / под редакцией В. А. Ламина, В. Ю. Малова. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2005. 386 с.
17. Траектории проектов в высоких широтах / под редакцией Ю. В. Неелова, А. В. Артеева, В. А. Ламина, С. Е. Алексеева, В. Ю. Малова. Новосибирск: Наука, 2011. 440 с.
18. Хейде Хенктер. Пространственное планирование в Нидерландах: много актеров на небольшой сцене // Регион: экономика и социология. 1994. № 2. С. 121–148.
19. Экономические аспекты разработки транспортной стратегии России: материалы к обсуждению в Центре стратегических разработок (Москва, 10–11 ноября 2003 г.) по транспортной стратегии России. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2003. 118 с.

УДК 656.21:550.424:631.6.02

**СТРОИТЕЛЬСТВО МАЛОГО БАМа,
ПРОМЫШЛЕННОЕ ОСВОЕНИЕ ЮЖНОЙ ЯКУТИИ
И ВОЗНИКШИЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ
В РЕГИОНЕ**

© **Чевычелов Александр Павлович**

доктор биологических наук, главный научный сотрудник,
Институт биологических проблем криолитозоны СО РАН
Россия, 677980, г. Якутск, пр-т Ленина, 41
chev.soil@list.ru

© **Кузнецова Любовь Ивановна**

инженер-исследователь,
Институт биологических проблем криолитозоны СО РАН
Россия, 677980, г. Якутск, пр-т Ленина, 41
likkiol@yandex.ru

В статье приводится информация и данные о строительстве Малого БАМа, Амуро-Якутской железнодорожной магистрали, промышленном освоении и развитии Южно-Якутского региона Республики Саха (Якутия), а также о социальных и экологических проблемах, возникших в ходе данного освоения. 8 июня 1974 г. было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», которым было также предусмотрено строительство железнодорожной однопутной ветки БАМ — Тында — Беркамит, или Малого БАМа. Эта железная дорога в 1979 г. была запущена в постоянную эксплуатацию, а Амуро-Якутская железнодорожная магистраль (АЯМ) пошла дальше на север, к г. Якутску, и дошла в 2011 г. до станции Нижний Бестях. Строительство Малого БАМа и АЯМа предало новый импульс промышленному развитию Южной Якутии, которую за богатство недр и красоту

природы называют «жемчужиной БАМа». Промышленное освоение Южной Якутии привело к возникновению и ряда негативных социальных и экологических проблем, в связи с чем необходимо проведение комплекса компенсационных мероприятий по охране окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов.

Ключевые слова: Южная Якутия; промышленное освоение; строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали; социальные и экологические проблемы.

CONSTRUCTION OF SMALL BAM, INDUSTRIAL DEVELOPMENT
OF SOUTH YAKUTIA AND ARISING SOCIO-ECOLOGICAL PROBLEMS
IN THE REGION

© Alexander P. Chevychelov
Doctor of Biological Sciences, Chief Researcher
Institute of Biological Problems of Cryolithozone SB RAS
Russia, 677980, Yakutsk, ave. Lenina, 41
chev.soil@list.ru

© Kuznetsova Lyubov Ivanovna
research engineer
Institute of Biological Problems of Cryolithozone SB RAS
Russia, 677980, Yakutsk, ave. Lenina, 41
likkol@yandex.ru

The article provides information and data on the construction of the “Malyi BAM” (Small BAM), the Amur-Yakutsk Railway, the industrial development and development of the South Yakutsk region of the Republic of Sakha (Yakutia), as well as on the social and environmental problems that arose during this development. On June 8, 1974, Resolution No. 561 “On the construction of the Baikal-Amur Railway” was adopted by the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR. This decree also provided for the construction of a single-track railway line BAM — Tynda — Berkakit or Small BAM. This railway was put into permanent operation in 1979, and the Amur-Yakutsk Railway (AYAM) went further north to the city of Yakutsk and reached the Nizhny Bestyakh station in 2011. The construction of the Small BAM and AYAM gave a new impetus to the industrial development of South Yakutia, which is called the “Pearl of BAM” for its richness of mineral resources and natural beauty. The industrial development of South Yakutia also led to a number of negative social and environmental problems. In this regard, it is necessary to carry out a set of compensation measures for environmental protection and rational use of natural resources.

Keywords: South Yakutia; industrial development; construction of the Amur-Yakutsk railway; social and environmental problems.

Начало промышленного освоения Южной Якутии. В настоящее время Север — это не какая-то окраина государства, а солидный промышленный цех, который вносит весомый вклад в развитие России. Здесь проживает всего 7 % населения России, а производят они 22 % национального валового продукта, дают 25 % всей прибыли страны и 30 % поступлений в федеральный бюджет [11]. Это в полной мере справедливо для наиболее развитого в промышленном отношении

Южно-Якутского региона Республики Саха (Якутия). Однако исторический путь промышленного освоения Южной Якутии был не простым, а порой даже драматичным.

Примерно в 1619 г. русские впервые получили скудные сведения о великой реке Лене, а через 10 лет — о ее бассейне вплоть до самого устья. Чтобы закрепить за Россией этот край, на Лену была отправлена военная экспедиция сотника Петра Бекетова. Перезимовав в 1632 г. в Усть-Куте, он спустился вниз по Лене и основал на ее левом берегу Якутский острог — будущий город Якутск. В 1633 г. землепроходцы поднялись по рекам Алдан и Амга, в 1635 г. достигли устьев Май и Юдомы, а через два года на Алдане, в 100 км выше устья Май, устроили Бутальское зимовье. В этом же году Петр Бекетов, возвращаясь на р. Енисей, основал в устье р. Олекмы Олекминский острожок, который впоследствии стал отправным пунктом многих экспедиций и походов в Южную Якутию [2].

23 июня 1923 г. членами первой Якутской трудовой артели, работой которой руководил В. П. Бертин, в долине ручья Незаметный было открыто богатое месторождение россыпного золота. Так, ручей Незаметный стал неотъемлемым богатством молодой Якутской республики. Таким он вошел в историю, прогремев на весь мир под названием Советский Клондайк, или «золотой узел». Так было положено начало прииску «Незаметный», а впоследствии и г. Алдану [6]. С этого времени начинается интенсивное промышленное освоение территории Южной Якутии.

Строительство Малего БАМа и формирование Южно-Якутского территориально-производственного комплекса. В условиях СССР большие надежды на преодоление транспортной изолированности гигантских и во многом еще не освоенных территорий Сибири и Дальнего Востока возлагались на Байкало-Амурскую магистраль. 8 июня 1974 г. было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». В частности, данным постановлением предусматривалось строительство железнодорожной линии БАМ — Тында — Беркакит в однопутном исполнении протяженностью 397 км и сдача ее в постоянную эксплуатацию в 1979 г. Данная железная дорога должна была стать основной артерией, питающей Южно-Якутский территориально-производственный комплекс. Однако ее строительство оказалось крайне непростой задачей. Район строительства отличался суровым климатом. Строителей ожидали резкие перепады температуры, высокогорье (дорога пересекала Становой хребет), вечная мерзлота.

29 октября 1977 г. железная дорога дошла до ст. Беркакит, строительство Малего БАМа завершилось. Уложить последнее звено было доверено бойцам отряда «Якутский комсомолец». Тогда же был открыт памятник строителям БАМа: на массивном постаменте покоится огромная угольная глыба, сквозь которую проходит профиль рельса. Начало эксплуатации в 1980 г. железнодорожной линии БАМ — Тында — Беркакит, открывшей доступ к природным богатствам Южной Якутии и обеспечившей транспортно-экономические связи этого региона через Транссибирскую магистраль со всеми районами страны, стало важнейшим стимулом для развития Южно-Якутского ТПК [1].

Строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали и комплексное развитие Южной Якутии. После окончания строительства БАМа его постигла новая беда — развал Советского Союза и вызванная им экономическая

катастрофа. Россия 1990-х гг. представляла собой бледную тень Советского Союза. Начался период неустроенности, безработицы, впрочем как и везде в то время в стране. Вместе с тем потребности регионов зоны БАМа во всепогодных транспортных коммуникациях были столь велики, что строительство основных путей актуализировало ряд местных проектов. Не все они реализованы, но можно не сомневаться, что в перспективе они появятся на карте страны [4].

Так, 15 мая 2004 г. в Москве было подписано постановление Правительства Российской Федерации «О неотложных мерах по строительству железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск № 242, которое предусматривало продолжение строительства Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ), начатое в 1985 г. [11]. В 2004 г. открыто движение от Алдана до Томмота; в апреле 2009 г. пущен участок до станции Амга, в 2010 г. рельсы протянулись до станции Кердем. Северный участок дороги, построенный в 2011 г. до Нижнего Бестяха, соединил центральные районы Якутии и город Якутск с железнодорожной сетью России. В дальнейшем предусматривается его продолжение до речного порта Якутск правобережный на берегу р. Лены, затем, после строительства моста, доведение путей до вокзала в центре Якутска. Окончание строительства моста через Лену намечено на 2028 год. Таким образом, сбудется вековая мечта якутского народа, когда столица республики будет соединена круглогодичным железнодорожным сообщением с западными и восточными территориями России [4].

«Жемчужиной» БАМа называют Южную Якутию за богатство и уникальность ее недр, за разнообразие животного и растительного мира [9]. Именно уникальность недр легла в основу инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии», разработанного в Республике Саха (Якутия) Корпорацией развития Южной Якутии в 2007 г. и представленного на рассмотрение и утверждение Правительства РФ. В марте 2009 г. Правительство Российской Федерации распоряжением № 302-р утвердило паспорт проектной документации для реализации данного инвестиционного проекта. В данном мега-проекте, названном позже кратко «Схема...2020», предусмотрено проектирование и строительство на территории Южной Якутии на принципах государственного-частного партнерства 7 крупных промышленных объектов, включающих Канкунскую ГЭС мощностью до 1000 МВт, Эльконский горно-металлургический комбинат (добыча и обогащение урановой руды), Селигдарский горно-химический комбинат (добыча фосфорсодержащих руд и производство фосфатных удобрений), Таежный и Тарыннахский горно-обогадительные комбинаты, сгруппированные в Южно-Якутское горно-металлургическое объединение (добыча и переработка железной руды), Инаглинский угольный комплекс (производство коксового концентрата) и Якутский центр газодобычи (добыча и переработка газа и получение продуктов газохимии и гелия). Также будут созданы дорожная и энергетическая инфраструктуры [8]. В ходе реализации этого проекта к 2020 г. предусмотрено увеличение регионального валового продукта в 2,5 раза [7]. К сожалению, не все, что планировалось в данном проекте, в настоящее время воплощено в жизнь, но, несмотря на это, в последний 15-летний период новейшей истории Южной Якутии здесь отмечается интенсивное развитие энергетики, транспорта и горнодобывающей промышленности.

Социальные и экологические проблемы, возникшие в Южной Якутии в период промышленного освоения. Реализация мега-проекта комплексного развития

Южной Якутии предполагает решение ряда приоритетных задач в области экологической безопасности и охраны окружающей среды.

1. Создание нормативно-правовой базы по реализации мега-проектов.
2. Минимизация ущерба окружающей среде.

3. Сохранение условий традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, исконной средой обитания которых является территория Южной Якутии. Местные эвенки — народ доброжелательный, открыт прогрессивным переменам и новым перспективам. Еще в начале XX в. они помогли открыть в Алдане золотоносные источники. И это золото пошло в «кузницу Победы» в Великой Отечественной войне. Но до сих пор природа Алдана испытывает последствия урона, нанесенного золотодобычей, а нерюнгринские эвенки получили значительный стресс от натиска угледобывающей промышленности. И люди, и олени страдают от экологически обусловленных заболеваний, нарушены традиционное землепользование и хозяйственная деятельность [3].

На территории Нерюнгринского района РС (Я) проведены исследования по оценке степени аэротехногенного загрязнения мерзлотных почв Южной Якутии тяжелыми металлами (ТМ). В результате было установлено, что поверхностные горизонты почв интенсивно аккумулируют ТМ в количествах, превышающих предельно допустимые концентрации (ПДК) и региональные фоновые показатели. Также мощным источником аэротехногенного и гидрогенного загрязнения природной среды помимо автотранспорта является Нерюнгринский угольный разрез (рис. 1) [10].



Рис. 1. Углевмещающие горные породы борта отвала Южный Нерюнгринского угольного разреза

Аналогичным образом была проведена эколого-геохимическая оценка состояния почвогрунтов г. Алдан, в результате которой также было установлено, что территория г. Алдан характеризуется преимущественно допустимым уровнем загрязнения ТМ почвенного покрова (52 % от всей площади города). Опасный и высокоопасный уровень загрязнения был отмечен на 47 % территории г. Алдан [13].

Еще раньше изучалось влияние аэротехногенного загрязнения ТМ почв Чульманской впадины в окрестностях Нерюнгринской ГРЭС на активность почвенных ферментов и мерзлотных почв. На основе вариационно-статистического анализа было показано, что накопление Pb, Cr, Co, Sn, Ni, Cu, Zn, V и Zr в подстилках и гумусово-аккумулятивных горизонтах почв носит характер тенденции, максимальное проявление которой наблюдается в зоне, удаленной от ГРЭС на 1,5–4,5 км. Концентрации указанных элементов здесь в 2–6 раз превышают фоновые [12].

Известно, что одним из главных негативных влияний горнодобывающей промышленности на природные ландшафты является полное уничтожение почвенно-растительного покрова в местах добычи полезных ископаемых при подготовке промышленных площадок, а также преобразование рельефа (карьеры, отвалы, дражные полигоны и др.). Здесь после отработки месторождений полезных ископаемых остаются «лунные ландшафты», внушающие горестное чувство за нашу легко ранимую северную природу (рис. 2).



Рис. 2. Подготовленные к взрыву горные породы месторождения Дэлбе Куранахского рудного поля

В районах золотодобычи центрального Алдана исследованиями выявлено превышение норм ПДК ряда химических веществ во всех водотоках, непосредственно дренирующих участки горных работ. В них выявлено превышение ПДК для ртути в 4,5 раза, соединений фосфора — в 300 раз. Также в повышенных ко-

личества выявлены взвешенные частицы, соединения селена, цинка, железа, алюминия, бора, меди, свинца, магния, марганца, аммония и органические вещества. Такое загрязнение водотоков резко снижает видовой состав, количество и биомассу гидробионтов, при этом численность зоопланктона снижается до 65 экз/м³, а биомасса — до 1,5 мг/м³, т. е. в 81 и 219 раз соответственно. В чистых фоновых водотоках, таких как р. Амга, те же показатели соответственно составляли 5300 экз/м³ и 329 мг/м³ [5; 11].

Таким образом, строительство Малого БАМа и интенсивное промышленное развитие Южной Якутии, которое отмечается в последнее столетие, сопровождалось негативным влиянием на природную среду этого уникального региона и нарушало сложившийся уклад жизни коренного населения — эвенков, основанный на оленеводстве и пушном промысле. Последнее требует от хозяйствующих здесь субъектов помимо извлечения прибыли от добычи и переработки минерального сырья также разработки и осуществления комплекса компенсационных мероприятий по охране окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов. Мероприятия должны включать организацию природоохранных объектов (парков, ресурсных резерватов, заповедников), ремедиацию, дезактивацию и биологическую рекультивацию техногенно-загрязненных и нарушенных почвогрунтов, восстановление растительного покрова, разработку прогрессивных технологий добычи полезных ископаемых, обеспечивающих минимальную нагрузку на природную среду, и др.

Литература

1. Акинин М. А. «Малый БАМ» в истории Южной Якутии // Современная научная мысль. 2018. № 5. С. 144–149.
2. Алексеев В. Р. Русский Клондайк (история освоения и судьба природы Южной Якутии) // Наука и техника в Якутии. 2005. № 1(8). С. 50–55.
3. Григорьев В. А. Задачи по обеспечению экологической безопасности в Южной Якутии в условиях реализации мегапроектов // Актуальные вопросы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности территорий крупномасштабного промышленного освоения: сборник материалов республиканского семинара-совещания (г. Алдан, 14–17 июня 2007 г.). Якутск, 2007. С. 3–8.
4. Зуляр Ю. А. БАМ — проект на века (исторический очерк) // Иркутский историко-экономический ежегодник: 2023: сборник статей. Иркутск, 2023. С. 14–23.
5. Иванов В. В. Современное состояние природной среды Южной Якутии // Актуальные вопросы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности территорий крупномасштабного промышленного освоения: сборник материалов республиканского семинара-совещания (г. Алдан, 14–17 июня 2007 г.). Якутск, 2007. С. 34–38.
6. Иванова Е. В., Грызлова Л. А. Золотой ручей. Алданский историко-краеведческий музей, 2012. 32 с.
7. Инвестиционный проект комплексного развития Южной Якутии. URL: <http://www.mineconomic.sakha.gov.ru>. (дата обращения: 18.02.2024).
8. Нестеров И. В. Комплексное развитие Южной Якутии // Экономические стратегии. 2011. № 12. С. 66–67.
9. Панков А. С. Жемчужина БАМа: путешествие по Южной Якутии. М.: Мысль, 1982. 157 с.
10. Тарабукина В. Г., Иванов В. В., Макаров В. С., Васильев Н. Ф. О проблеме загрязнения почвенного покрова выбросами автотранспорта в Южной Якутии // Проблемы региональной экологии. 2014. № 1. С. 125–128.

11. Штыров В. А. От Томмота до Якутска мы построим магистраль // Магистраль — XXI век. 2004. № 2–3. С. 17–18.
12. Щелчкова М. В. Влияние выбросов Нерюнгринской ГРЭС на окружающую среду // Наука и образование. 1998. № 1. С. 120–124.
13. Эколого-геохимическая оценка состояния наиболее крупных населенных пунктов Якутии / Я. Б. Легостаева и др. // Проблемы региональной экологии. 2011. № 4. С. 49–54.

УДК 9(47).084.8(571.6)“196/198”

РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ КАК МЕТОД ВЫЖИВАНИЯ БАМОВСКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ в 1990-е гг.

© Пешков Дмитрий Андреевич

младший научный сотрудник,
Институт истории, археологии и этнографии народов
Дальнего Востока ДВО РАН
Россия, 690001, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 89
peshkov275@mail.ru

Исследуются различные сценарии развития строительных организаций, принимавших участие в сооружении объектов Байкало-Амурской магистрали в 1990-е гг. Делается акцент, как в изменившихся политических и экономических условиях различные предприятия пытались найти возможности продолжить участие в сооружении БАМа, в связи с чем стремились остаться в местах своей дислокации, искали возможности привлечь инвесторов для разработки месторождений полезных ископаемых и прокладки железнодорожных путей к ним. В условиях свертывания стройки БАМа некоторые организации смогли найти для себя объекты за пределами зоны магистрали, строительство которых позволило им сохранить рабочие коллективы и продолжать деятельность в качестве самостоятельных коммерческих лиц. Иные же организации не смогли адаптироваться к новым реалиям и фактически оказались банкротами.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; перестройка; мегапроект; Дальний Восток; строительные организации; Амурская область; железная дорога; транспортное обеспечение; комсомольская стройка; Якутия.

RESTRUCTURING AS A METHOD OF SURVIVAL OF THE BAM CONSTRUCTION ORGANIZATIONS IN THE 1990S

© Dmitry A. Peshkov

Junior Researcher
Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, Far
Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences
Russia, 690001, Vladivostok, Pushkinskaya st. 89
peshkov275@mail.ru

The article examines various development scenarios for construction organizations that took part in the construction of Baikal-Amur Mainline in the 1990s. The emphasis is

placed on the fact that in the changed political and economic conditions, various enterprises tried to find opportunities to continue participating in the construction of the BAM, and therefore sought to remain in their places of deployment, looking for opportunities to attract investors to develop mineral deposits and lay railway tracks to them. In the context of the winding down of the BAM construction, some organizations were able to find objects for themselves outside the highway zone, the construction of which allowed them to retain their work teams and continue to operate as independent commercial entities. Other organizations were unable to adapt to new realities and actually ended up bankrupt.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; perestroika; megaproject; Far East; construction organizations; Amur region; Railway; transport support; Komsomol construction; Yakutia.

Байкало-Амурская магистраль — последний мегапроект советской эпохи, оставшийся в сознании граждан нашей страны, с одной стороны — как памятник эпохи застоя, с другой стороны, как пример трудового подвига советского народа, проложившего Северный Транссиб в условиях необжитой тайги. В 1990-е гг. БАМ постигла судьба многих других советских строек но также магистраль приобрела определенные особенности развития, связанные с целями и итогами ее строительства.

Строительство БАМа осуществлялось различными подразделениями. Они имели ряд своих особенностей, повлиявших впоследствии на их судьбу.

1. Бамовские рабочие коллективы организации создавались в ходе строительства магистрали отдельными постановлениями Министерства транспортного строительства СССР.

2. Каждая строительная организация создавалась для выполнения специальных задач, связанных как со строительством объектов, таких как мосты, тоннели, буровзрывные работы (БАМтоннельстрой, Мостострой-8, 9, 10, БАМстроймеханизация), так и работ на определенной территории (Тындатрансстрой, Центр-БАМстрой).

3. Рабочие коллективы формировались в различных уголках Советского Союза, а также включали в себя «шефские» строительные организации (АлтайБАМстрой, ЧелябинскБАМстрой и др.). Основной формой организации являлись строительные тресты, имевшие в своем составе собственные подразделения: тоннельщики — тоннельные отряды, мостовики — мостовые отряды, механизаторы — механизированные колонны и т. д.

Возведение БАМа включало не только строительство железной дороги. Фактически БАМ должен был стать своеобразным «скелетом», вокруг которого должны образоваться новые добывающие и обрабатывающие предприятия. Вдоль магистрали предполагалось строительство новых станций, постоянных поселков и городов с развитой социальной инфраструктурой, современными жилыми домами и т. д. Возведение поселков производилось теми же строительными организациями, которые занимались строительством магистрали. И само жилье зачастую предполагалось именно для транспортных строителей.

Ключевой вехой в истории строительства магистрали можно считать 1984 год. 29 сентября на разъезде Балбухта в Каларском районе Читинской области встретились бригады монтеров пути Ивана Варшавского и Александра Бондаря, шедших навстречу друг к другу с запада и востока. Было уложено «золотое звено»

БАМа. 30 мая 1985 г. постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР Байкало-Амурской железной дороге было присвоено имя Ленинского комсомола. Многие участки дороги использовались для нужд народного хозяйства. В частности, по Малому БАМу (участок Бам — Тында — Беркакит) перевозился уголь с Нерюнгринского месторождения.

В 1989 г. БАМ был официально сдан в постоянную эксплуатацию. Со строительством дороги должна была также активизироваться торговля со странами АТР. Планировалось, что по БАМу пойдут составы с нефтью в порты Восточный, Советская Гавань и др. В 1980 г. разрабатывается комплексная программа хозяйственного освоения зоны БАМ, предполагавшая «использование природных ресурсов и создание на их основе производств угольной промышленности, черной и цветной металлургии, лесной и деревообрабатывающей промышленности для удовлетворения возрастающих потребностей народного хозяйства страны и формирования ресурсов для развития внешнеэкономических связей» [7, л. 13]. Программа вошла в Комплексный план развития производительных сил Дальнего Востока 1987 г., где предполагалось завершить строительство Амуро-Якутской магистрали до г. Якутска, электрифицировать Транссибирскую магистраль и участки, соединявшие ее с БАМом. Однако к 1991 г. финансирование работ по программе фактически было свернуто и намеченное не реализовано.

Уже к 1989 г. начались дебаты о том, нужен ли БАМ СССР. Стыковка магистрали в 1984 г., совпавшая с началом коренных изменений в политике, экономике, социальной сфере, изменили взгляд на стройку, которую начал Л. И. Брежнев.

Ефим Владимирович Басин, начальник ГлавБАМстроя в 1986–1988 гг., вспоминает: «До 1986 года пионеров БАМа уважали. Однако после объявления гласности бамовцы ощутили жесткий психологический прессинг, ведь стройка у горбачевской команды ассоциировалась с именем Леонида Брежнева. А раз Брежнев, полагали они, значит застой. Строителей ругали за все — за времянки, за просчеты проектировщиков, которые не учли стремительную прибавку населения на БАМе, и др. В Тынду одна за другой посылались комиссии, задачей которых было найти какие-нибудь злоупотребления, чтобы можно было подвести базу под критику. За время перестройки я пережил на БАМе 33 комиссии» [2].

К моменту распада Советского Союза бамовские строительные организации дислоцировались вдоль всей магистрали, достраивали поселки, вводили в эксплуатацию незавершенные объекты (а их осталось до 400). Готовились к новому этапу строительства — возведению предприятий и подъездных путей к ним. Невозможно не упомянуть и то, что сразу после БАМ от магистрали бамовцами должна была быть построена железная дорога до Якутска.

С началом «парада суверенитетов» вопрос о строительстве БАМа стал особенно актуальным для жителей притрассовой зоны и строителей магистрали. Стали предлагаться различные идеи, как развивать магистраль дальше, особенно в условиях ее якобы убыточности.

25 мая 1990 г. в газете «БАМ» была опубликована большая статья начальника уже ППСО «БАМтрансстрой» Е. В. Басина «О суверенитете РСФСР, новом союзном договоре и механизме народовластия». В ней прямо подчеркивалось: «Сквозь призму суверенитета в ином свете предстают проблемы освоения зоны БАМа. Пожалуй, впервые в стране заблаговременно создана транспортная артерия, которая позволит по-хозяйски, рачительно обживать обширный регион и получать от

этого немалую выгоду». Один из важных вопросов, которым задается автор, — а кому больше нужна дорога? Союзу или России? Предлагается решение: союзные республики, желающие получать продукцию с зоны БАМа, должны в равной мере вложиться в развитие региона» [1].

Здесь же Е. В. Басин прямо указывает на проблемы, с которыми столкнулся БАМ: не по назначению используется 100-тысячный коллектив транспортных строителей, который можно привлечь в качестве ресурса для освоения зоны; ухудшается материально-техническое обеспечение районов стройки. Подводя итог, автор говорит: «Пора, наконец, определить дальнейшую судьбу магистрали... Мировая практика показала, что такие капиталоемкие программы можно и нужно решать с привлечением мирового капитала. Почему бы не сделать регион свободной экономической зоной?» [1]

В кардинально изменившихся политических и экономических условиях старая организация строительства и эксплуатации магистрали, при которой строительные тресты подчинялись головной организации — ГлавБАМстрою (с 1988 г. — ППСО БАМтрансстрой), уже не подходила. 4 января 1992 г. было принято постановление Правительства РФ «О мерах по завершению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) и сооружению железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск». Постановление предполагало направление средств на осуществление тех программ, которые планировались еще до распада СССР с привлечением инвесторов, созданием акционерного общества. Планировалось не только достроить и модернизировать дорогу, но и улучшить условия жизни бамовцев.

В сентябре 1992 г. было образовано акционерное общество открытого типа «БАМстрой». Тогда же БАМ начинают покидать первые организации. Ефим Басин, бывший руководитель расформированного ППСО «БАМтрансстрой», становится главой Госкомитета по вопросам архитектуры и строительства и способствует переезду и получению нескольких заказов управления строительства «БАМстройпуть» в Москве. В июле 1992 г. в процессе приватизации управление строительства «БАМстройпуть» было преобразовано в открытое акционерное общество «БАМстройпуть» [3]. Основным заказчиком работ для компании станет Министерство по чрезвычайным ситуациям, а также Министерство обороны России [5].

Превращение бамовских трестов в открытые акционерные общества позволяло им попытаться выжить, сохранить коллективы и обеспечить их работой. При этом сами тресты стремились остаться в зоне БАМа, не рассматривая вначале возможности выполнения работ за пределами магистрали. Отчасти это было связано с активным поиском ОАО «БАМстрой» инвесторов в разработку и строительство предприятий по добыче полезных ископаемых. Так, в частности, особую надежду бамовцы возлагали на заключенное еще в 1990 г. соглашение между Республикой Саха (Якутия) и японской корпорацией «Хендэ» о разработке Эльгинского месторождения угля и строительстве отдельной ветки от БАМ к разрезу.

Реформирование трестов в акционерные общества происходило на основании указа Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина от 29 декабря 1991 г. «Об ускорении приватизации государственных и муниципальных предприятий». Постепенно бамовские строительные организации стали регистрироваться в качестве самостоятельных акционерных обществ (табл. 1).

Как мы видим, все бамовские строительные организации были реорганизованы в самостоятельные акционерные общества в 1992–1993 гг. В течение следующих лет некоторые подразделения также выделялись из акционерных обществ в качестве самостоятельных юридических лиц, и как их дочерние компании также оказывались в статусе банкротства. В то же время по данным таблицы мы видим, что все компании смогли работать на протяжении минимум 10 лет.

Таблица 1

Действующий статус бамовских строительных организаций [6]
(из открытых источников налоговой отчетности)

Организация	Дата регистрации в ЕГРЮЛ	Действующий статус (на 15 апреля 2024 г.)	Юридический адрес
ОАО «БАМстрой-путь»	Июль 1992 г.	Действующая компания	г. Москва
АООТ «Ангарстрой»	1 января 1993 г.	Ликвидировано 21 января 2009 г.	г. Братск
АООТ «БАМстройиндустрия»	1 октября 1992 г.	Ликвидировано в ноябре 2002 г.	г. Шимановск
АО «БАМтоннельстрой»	6 апреля 1993 г.	Действующая компания	г. Подольск
АООТ «ЗапБАМ-строймеханизация»	11 января 1993 г.	Ликвидировано в 2016 г.	г. Усть-Кут
АО «ЛенаБАМстрой»	25 декабря 1992 г.	Ликвидировано в июне 2008 г.	г. Усть-Кут
АО «Нижнеангарск-транстрой»	18 ноября 1992 г.	Ликвидировано 21 февраля 2022 г.	г. Москва
АО «БАМтранстех-монтаж»	26 октября 1992 г.	Ликвидировано 3 июня 2021 г.	г. Тында
АООТ «БАМстроймеханизация»	6 ноября 1992 г.	Действующая компания	г. Тында
АООТ «ЦентробАМ-строй»	2 февраля 1993 г.	Ликвидировано 28 октября 2005 г.	г. Тында
АООТ «БАМтранс-взрывпром»	23 октября 1992 г.	Действующая компания	г. Тында
АООТ «Тындатранс-строй»	15 июля 1992 г.	Начата процедура банкротства в 2014 г.	г. Тында
АО «Дальмостострой» (трест Мостострой-8)	7 декабря 1992 г.	Ликвидировано 21 октября 2021 г.	г. Хабаровск
АООТ «Воссибмост-строй» ЗАО «Мостострой-9» (трест Мостострой-9)	12 марта 1993 г.	Ликвидировано 28 сентября 2021 г.	г. Иркутск
ПАО «Трест Мостострой-10»	16 ноября 1992 г.	Действующая компания	г. Тында

По нашему мнению, создание акционерных предприятий было вынужденной мерой для бамовцев. Рассчитывая на дальнейшее строительство магистрали в соответствии с постановлением Правительства РФ, акционерные общества планировали стать главными участниками стройки. Но для этого им

необходимо было сохранить рабочие коллективы, технику и другие материальные и кадровые ресурсы.

Однако по мере того как становилось понятно, что к бамовскому проекту государство не намерено возвращаться, акционерные общества вынуждены были искать заказы на строительные объекты по всей России. Так в 1994–2001 гг. ОАО «БАМстройпуть» строило в интересах МЧС Академию гражданской защиты в Московской области, Всероссийский центр экстренной радиационной медицины в Санкт-Петербурге.

ОАО «БАМтоннельстрой» стало одной из ведущих компаний в России по строительству не только тоннелей, но и метро. Проекты компании вышли далеко за пределы зоны БАМа, но при этом тоннельщики не забывали про один из своих важнейших объектов — Северо-Муйский тоннель.

На территории Дальнего Востока крупнейшим проектом, где бамовские организации смогли найти свое применение, стало строительство федеральной трассы «Амур» (Чита — Хабаровск). Здесь были задействованы Дальмостстрой, БАМстроймеханизация, Тындатрансстрой [4].

Таким образом, в течение 1990-х гг. бамовские строительные организации под влиянием новых экономических условий вынуждены были перейти в новый юридический статус — акционерных обществ. Надеясь на дальнейшее строительство Байкало-Амурской магистрали, предприятия не спешили менять свое «место прописки», однако свертывание стройки и хроническое недофинансирование проекта вынуждали предприятия искать проекты за пределами зоны магистрали. Как мы видим из представленных данных, все организации продолжали функционировать на протяжении указанного периода, однако уже с начала 2000-х гг. многие акционерные общества были ликвидированы как самостоятельные организации. На сегодняшний день из бамовских строительных организаций остаются действующими: БАМстройпуть, БАМтрансвзрывпром, БАМтоннельстрой, БАМстроймеханизация, Мостострой-10. Анализируя сайты действующих предприятий, можно обратить внимание на то, что строительство БАМа — важная часть их истории, которой они гордятся. В условиях современной модернизации Восточного полигона данные предприятия активно участвуют в достройке и модернизации БАМа.

Литература

1. Басин Е. В. О суверенитете РСФСР, новом союзном договоре и механизме народовластия // БАМ. № 38–39 (1169–1170). 13.05.1990. С. 1.
2. Волин Д. Аварии, награды и новые города. 45 лет назад началось строительство БАМа // ТАСС. URL: <https://tass.ru/obschestvo/6617265?ysclid=ls44rqukdu744970861> (дата обращения: 1.05.2024).
3. История ОАО «БАМстройпуть» // ОАО БАМстройпуть. URL: <http://bamstroypуть.com/about/istoriya-oao-bamstroypуть/> (дата обращения: 30.04.2024).
4. Лаврентьев А. В. Развитие транспорта на Дальнем Востоке России. Сер. 1980-х гг. — нач. XXI в.): монография. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2014. 227 с.
5. По пути с Шойгу: как строители БАМа стали подрядчиками МЧС и Минобороны // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/magazine/2017/10/59c2a0709a794736ef2aba05?ysclid=lv1x28vs7w474891083> (дата обращения: 30.04.2024).
6. Предоставление сведений из ЕГРЮЛ/ЕГРИП в электронном виде // Федеральная налоговая служба России. URL: <https://egrul.nalog.ru/index.html> (дата обращения: 30.04.2024).
7. ГАХК. Ф. П-35. Оп. 107. Д. 623.

УДК 334.7

**РЕСПУБЛИКА БУРЯТИЯ: РЕАЛИЗОВАННЫЕ
И ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ УЧАСТИЯ
В ПРОИЗВОДСТВЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ***

© **Лугачева Лариса Ивановна**

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, 17
lugamus@yandex.ru

В статье отражены итоги мониторинга региональной проекции российской индустрии беспилотных авиационных систем (БАС), ее логическое изменение на фоне проводимых санкций и СВО. Проведен обзор современного состояния рынка БАС Республики Бурятия (РБ), определены его реперные точки для осуществления прорывного развития отрасли и консолидации ее ключевых участников. Выполнен факторный анализ перспектив развития рынка БАС в РБ. С позиций принципа региональной ответственности рассмотрено развитие форм партнерства на рынке БАС РБ, обсуждается вектор межрегиональной кооперации производителей и разработчиков на основе взаимных интересов. Информационной базой представленной статьи послужили законодательные акты: Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 г., Национальный проект «Беспилотные авиационные системы»; а также данные опросов ассоциации «Аэронет» ведущих российских предприятий индустрии БАС и Национальной ассоциации участников рынка робототехники (НАУРР), данные периодической печати из открытых источников РБ. Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что технологические санкции стали своеобразным стимулом для развития новых форм партнерства стартапов, малых инновационных предприятий, компаний ГК ОПК в РБ. Со стороны властных структур Бурятии выработан комплексный подход в использовании их инновационных ресурсов и инструментов институциональной поддержки этих взаимодействий.

Ключевые слова: рынок беспилотных авиационных систем (БАС); Стратегии развития беспилотной авиации Российской Федерации; Национальный проект «Беспилотные авиационные системы»; региональная ответственность; импортозамещение; кооперационная повестка.

**THE BURYATIA REPUBLIC: REALIZED AND PROMISING
OPPORTUNITIES FOR PARTICIPATION IN THE PRODUCTION
OF UAS UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS**

© Larisa I. Lugacheva

candidate of economic sciences, leading researcher

* Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СОРАН, по проекту 5.6.1.5. (0260-2021-0002).
«Интеграция и взаимодействие отраслевых систем и рынков в России и ее восточных регионах: ограничения и новые возможности».

Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (IEIE SB RAS)
Russia, 630090, Novosibirsk, Avenue Acad. Lavrentieva, 17
lugamus@yandex.ru

The article reflects the results of monitoring the regional projection of the Russian industry of unmanned aircraft systems (UAS), its logical change against the backdrop of ongoing sanctions and SVO. A review of the current state of the UAS market in the Republic of Buryatia (RB) was carried out, its reference points were identified for the breakthrough development of the industry and the consolidation of its key participants. A factor analysis of the prospects for the development of the UAS market in the Republic of Belarus was performed. From the standpoint of the principle of regional responsibility, the development of forms of partnership in the BAS market of the Republic of Belarus is considered, the vector of interregional cooperation of manufacturers and developers based on mutual interests is discussed. The information base for the presented article was the following legislative acts: Strategy for the development of unmanned aviation of the Russian Federation for the period until 2030 and for the future until 2035, the National Project “Unmanned Aviation Systems”; as well as data from surveys of the Aeronet association of leading Russian enterprises in the UAS industry and the National Association of Robotics Market Participants (NAURR), data from periodicals from open sources of the Republic of Belarus. The conducted research allows us to conclude that technological sanctions have become a kind of incentive for the development of: new forms of partnership between start-ups, small innovative enterprises, and companies of the State Defense Industry Complex in the Republic of Belarus. The authorities of Buryatia have developed an integrated approach to using their innovative resources and tools for institutional support of these interactions.

Keywords: unmanned aircraft systems (UAS) market; Development strategies for unmanned aviation of the Russian Federation; National project “Unmanned aircraft systems”; regional responsibility; import substitution; cooperation agenda.

Многофункциональность, относительно невысокие издержки производства и подготовки инженерно-технических кадров для эксплуатации комплексов с БАС по сравнению с пилотируемыми авиационными комплексами, сделали их буквально обязательными элементами сложных многоцелевых систем, ориентированных на решение как ведомственных задач, так и задач государственного значения в экономиках многих стран [1; 2; 3; 4; 5].

В 2022 г. траекторию развития российской отрасли БАС кардинальным образом скорректировали бурное развитие технологий создания и использования (как в мировой экономике, так и в России), непростая геополитическая ситуация, санкционные режимы «непартнеров» (США, ЕС, G7 и др.), специальная военная операция СВО. Доминирующими критериями ее формирования стали технологический суверенитет, обороноспособность, логистика. В связи с этим у федеральных властных структур возникла острая потребность в согласованных мерах и действиях стратегического характера, обеспечивающих высокодинамичное и эффективное развитие рынка БАС [6; 7]. Их проработка осуществлялась почти год и завершилась утверждением в 2023 г. двух основополагающих документов: Стратегии развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года

и на перспективу до 2035 года (далее Стратегия) и Национального проекта «Беспилотные авиационные системы» [8].

Одним из важных принципов для достижения целей, установленных в принятой Стратегии, стала *региональная ответственность*. Она включает прежде всего репозиционирование участия экономик регионов с потенциалом развития высокотехнологичных производств для решения общенациональной задачи: создания новой отрасли по производству беспилотной авиации. Регионы такого профиля обладают огромным практическим опытом компаний-производителей, сложившейся системой эффективной административной поддержки со стороны региональных и местных властных структур. Ресурсами роста новой отрасли становится включение промышленных предприятий таких регионов в систему кооперационных поставок производства БАС полного цикла, поиска и применения более эффективных подходов в развитии производства БАС от малого и среднего бизнеса (МСБ), ведущих вузов РФ и крупных компаний регионов.

В Азиатской России примером рационального использования вышеназванных ресурсов является Республика Бурятия. На территории Бурятии будут реализованы программы импортозамещения комплектующих и материалов иностранного производства, задействованных в производственных цепочках регионов Дальневосточного федерального округа (ДФО)¹. Бурятия одной из первых оперативно сформировала региональную программу создания современной конкурентоспособной отрасли по производству БАС. Ее цель — «создание новой конкурентоспособной отрасли, включая создание благоприятных условий для увеличения спроса на отечественные БАС и услуг с их применением, эффективного проектирования и производства БАС и комплектующих, развития непрерывной подготовки отраслевых специалистов и научно-технического потенциала, а также безопасного применения БАС на территории Республики Бурятия» [9].

Основными направлениями консолидации усилий в развитии производства БАС в регионе в соответствии с принятой региональной программой в последние два года стали следующие.

1. Организация импортозамещающего производства модификаций электродвигателей для выпуска БАС на основе реверс (обратного) реинжиниринга. До 2024 г. большая часть российских производителей заказывала подобные двигатели и их компоненты у зарубежных поставщиков, преимущественно в Китае. На основе реинжиниринга Улан-Удэнское приборостроительное производственное объединение (У-УПП входит в концерн «Радиоэлектронные технологии» ГК «Ростех») в 2024 г. запустило производство универсальных бесколлекторных электродвигателей, выполненных полностью из российских комплектующих². Спектр их использования как продукции двойного назначения охватывает почти все отрасли промышленности, включая производство БАС. Их конкурентное преимущество, по сравнению с иностранными аналогами — меньший вес при более

¹ В Бурятии Юрий Трутнев посетил комплекс подготовки операторов БПЛА и компанию по их производству. URL: https://newbur.ru/newsdetail/v_buryatii_yuriy_trutnev_posetil_kompleks_podgotovki_operatorov_bp_la_i_kompaniyu_po_ikh_proizvodstvu/ (дата обращения: 14.05.2024).

² Электродвигатели получили названия в честь байкальских ветров: «Сарма», «Хиус», «Баргузин» и «Култук».

высокой грузоподъемности и более высокий КПД: включая возможность установления дополнительного навесного оборудования.

В начале 2024 г. опытная партия электродвигателей прошла заводские испытания, при этом инженеры У-УПП разработали конструкторскую и технологическую документацию для мелкосерийного производства и перешли к выпуску комплектов для таких двигателей. В настоящее время заканчивается переработка документации для массового производства изделий, которое позволит укрепить импортонезависимость и технологический суверенитет России в области электродвигателей БАС. На краткосрочную перспективу согласованы планы ГК «Ростех» и У-УПП по выпуску более 1 млн изделий в год. При этом У-УПП предполагает освоение еще десяти модификаций изделий, а также целую линейку коллекторных двигателей¹.

Выход производственной линии на полную мощность предполагает включение промышленных предприятий РБ в систему кооперационных поставок российского производства БАС полного цикла, а также увеличение выпуска предприятиями республики укомплектованных собственными двигателями уникальных дронов, к которым проявили интерес потенциальные покупатели.

На производственной площадке У-УПП будет создан российский центр компетенций по современным микроэлектромашинам (электродвигатели, резольверы, синусно-косинусные трансформаторы, генераторы, интеграторы) для различных отраслей промышленности. Он обеспечит консультационной и образовательной поддержкой, прежде всего, российских производителей, участвующих в кооперационных цепочках БАС полного цикла.

2. Запуск производства уникальных дронов, разработанных в РБ, для целей СВО и БАС гражданского назначения для удовлетворения республиканского спроса в услугах дронов, создание импортозамещающих технологий в производстве композитных материалов для беспилотников. Механизмы поддержки предприятий (в т.ч. закупки оборудования), оказываемой благодаря принятой системе развития Дальнего Востока — оболочки ТОР «Патриотическая», позволили наладить в Бурятии выпуск конкурентной продукции, при производстве которой используются, в том числе импортозамещающие технологии. В РБ в настоящее время действуют 12 предприятий оборонно-промышленного комплекса. Почти все они резиденты ТОР «Патриотическая», выпускают продукцию гражданского, военного и двойного назначения².

С началом СВО на ТОР «Патриотическая» в РБ активизировалась разработка и выпуск БАС гражданского и военного назначения с использованием композитных материалов (углепластика) собственного производства.

Так, ВСГУТУ была представлена разработка силового полого корпуса беспилотного летательного аппарата из слоистых композиционных материалов с отстегивающимися крыльями. Его преимущества, по сравнению с аналогами: меньший на 20–25% вес при размахе крыла 3,2 м, а прочность и жесткость не выше или

¹ Ростех запустил производство электродвигателей для беспилотников. URL: <https://rusechnology.ru/news/companies/rostekh-zapustil-proizvodstvo-elektrodvigatelay-dlya-bespilotnikov>

² Бурятия стала частью программы технологического прорыва ДФО. URL: <https://burunen.ru/news/society/106449-buryatiya-stala-chastyu-programmy-tehnologicheskogo-proryva-dfo> (дата обращения: 04.05.2024).

уступают их характеристикам. БПЛА прошел ряд виртуальных и реальных испытаний. По их итогам были сделаны экспертные заключения о перспективности полноценного внедрения разработки в производство¹. Кроме того, имеются планы создания студенческого конструкторского бюро на базе ВСГУТУ.

Улан-Удэнский авиационный техникум (УУАТ) разработал опытные образцы пеленгаторов БАС и антидроновых ружей. Они прошли всестороннюю экспертизу и готовятся к производству совместно с ООО «Аэроком» и ООО «Аддитивные технологии»².

Выпущенные в 2023 г. в регионе БАС гражданского назначения апробированы в системе здравоохранения внутри республики. Они показали свою эффективность при доставке материалов и медикаментов для медицинских лабораторий в одну сторону и отправке анализов — в обратную. Минздрав РФ рассматривает их для тиражирования передового опыта РБ в другие регионы России. Летом 2024 г. применение БПЛА гражданского назначения будет апробировано в части мониторинга пожароопасных ситуаций.

Для поставок на военные цели был разработан беспилотный летательный аппарат самолетного типа «Буря-10» производства бурятской компании-резидента ТОО «Патриотическая» — ООО «Аэроком». Компании «Аэроком», специализируются на разработке, производстве, испытании и ремонте авиационной техники. Ее продукцию впервые презентовали на выставке Восточного экономического форума в сентябре 2023 г. В 2024 г. в РБ после проведения боевых испытаний БАС «Буря-10» для нужд министерства обороны у ООО «Аэроком» была закуплена пилотная партия дронов в преддверии крупного заказа. По мнению А. Варятченко, генерального директора ООО «Беспилотные авиационные системы», «Буря-10» — один из самых лучших экземпляров в России³.

В начале 2024 г. на Улан-Удэнском авиационном заводе началось развитие нового производства беспилотных летательных аппаратов вертолетного типа. Сформированный производственный и технологический потенциал предприятия позволяет быстро организовать изготовление новых типов летательных аппаратов, предполагает совмещение НИОКР, создание новых опытных экземпляров с серийным выпуском БАС. Опытные образцы разработанных БАС в республике уже созданы и проходят эксплуатацию и испытания в реальных условиях. С этой целью в зоне спецоперации военнослужащими из РБ создана лаборатория по изготовле-

¹ Глава Бурятии призвал внедрять научные разработки более агрессивно. URL: <https://www.baikal-daily.ru/news/19/477660/> (дата обращения: 29.04.2024).

² В Бурятии создадут новую конкурентоспособную отрасль. URL: <https://ulan.mk.ru/social/2023/10/27/v-buryatii-sozdadut-novuyu-konkurentosposobnuyu-otrasl.html> (дата обращения: 04.05.2024).

³ ООО «Беспилотные авиационные системы» (ООО «БАС»), совместно созданное ключевыми участниками рынка — группой компаний акционерного общества «Государственная транспортная лизинговая компания» и «Национальной технологической инициативой» выступает в роли технологического полигона для тестирования и отбора лучших решений и разработок для успешной интеграции беспилотных летательных средств в пилотируемое пространство.

нию боевых беспилотных летательных аппаратов, в ее арсенале есть все необходимое оборудование для сборки дронов и их тестирования, при этом требуемые комплектующие закупают и доставляют властные структуры РБ¹.

3. Многовекторная коллаборация крупных предприятий РБ с ведущим техническим университетом РФ — Новосибирским государственным техническим университетом (НГТУ).

Так, У-УППО и ведущий технический университет РФ электротехнического профиля НГТУ предполагают взаимодействие в трех плоскостях:

- научной — проработка современных технологий изготовления электромикромашин с возможностью снижения затрат на производство, а также поиск точек соприкосновения по выпуску линейки современных электродвигателей;
- конструкторских работ — создание совместного конструкторского бюро по разработке технической документации современных универсальных электродвигателей и цифровизации технических процессов их изготовления на предприятии;
- соглашения по целевому обучению студентов, с целью обеспечения производства высококвалифицированными кадрами. Согласно договору, пять человек пройдут целевое обучение по техническим специальностям в НГТУ, а затем гарантированно трудоустроены на предприятии.

4. Поддержка и мотивация инновационных проектов и разработок стартапов госкорпорацией «Ростех» молодых специалистов Улан-Удэнского авиационного завода холдинга «Вертолеты России».

В рамках программы «Вектор 6.0», ежегодно проводимой ГК «Ростех», стартапы разрабатывают свои проекты в технологическом пространстве International Technology Hub. В 2024 г. два стартапа попали в топ-30 лучших программы «Вектор 6.0» и прошли преакселерационный этап:

- проект по разработке оборудования и оснастки для формирования авиационного остекления с применением аддитивных технологий (3D-печати);
- проект по созданию комплекса для горячей листовой штамповки титановых сплавов с применением радиационного нагрева деталей.

Для этих двух проектов объективно складывается высокая вероятность попасть в бизнес-акселератор ГК «Ростех» и получить финансирование на реализацию проектов и внедрение их результатов [10].

5. В Бурятии запущен процесс формирования передового в России научно-производственного центра (НПЦ) разработки беспилотников. В 2024 г. Правительство РФ определило регионы, где будет осуществлено строительство ведущих в развитии беспилотной авиации НПЦ. В их финансировании на паритетных началах (50:50) будут участвовать бюджет региона и средства Минпромторга РФ. В управлении текущей деятельностью НПЦ будет задействовано АНО ФЦ БАС (Федеральный центр беспилотных авиасистем): он будет являться соучредителем каждого регионального НПЦ.

¹ На Улан-Удэнском авиазаводе в Бурятии планируют запустить производство БПЛА. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16813337> (дата обращения: 27.04.2024).

Создание в республике НПЦ по тематике БАС будет осуществляться на базе блока предприятий и образовательных учреждений: Улан-Удэнского авиационного завода (У-УАЗ), Авиационного техникума (УУАТ), Улан-Удэнского приборостроительного производственного объединения (У-УПО), Восточно-Сибирского государственного университета технологий и управления (ВСГУТУ) и предприятия «Аэроком». С учетом имеющихся заделов в РБ в сфере БАС НПЦ станет заниматься расширением производства, увеличением количества и перечня выпускаемой продукции и станет одним из передовых в стране.

Функциональное назначение НПЦ в Бурятии — общая координация деятельности кластера БАС в республике. Во-первых, он будет координировать сферу разработок и адаптации технологий, серийное производство для российского рынка БАС как самих беспилотников, так и их структурных элементов: электрических двигателей, драйверов управления, винтов, корпусных изделий и др. В перспективе он может взять на себя функции сертификационного центра БАС. Во-вторых, сосредоточится на координации вертикали образования по тематике БАС в РБ: на подготовке кадров для РБ на базе учебно-производственного комплекса в УУАТ, ВСГУТУ — на базе специальности «самолето- и вертолетостроение» и комплекса подготовки операторов БПЛА бурятского отделения центра «ВОИН»¹.

В 2023 г. на базе Улан-Удэнского авиационного техникума состоялся первый выпуск операторов наземных средств управления беспилотными летательными аппаратами в количестве 25 человек. В конце 2023 г. по программе «Профессионалитет» открылся учебно-производственный комплекс в Улан-Удэнском авиационном техникуме. Он будет в трех направлениях: производство, практическое обучение по профильным профессиям и обучение по коротким образовательным программам. По направлению «производство» предполагается изготовление деталей для вертолетов и изделий для нужд СВО: детекторы для БПЛА «Байкал-1», антидроновые ружья «Атаган», детали для разведывательно-ударного комплекса с БПЛА «БУРЯ-10» и т. п. В комплексе мастерских по компетенции «эксплуатация беспилотных авиационных систем — летающая робототехника» будет проходить обучение операторов FPV-коптеров, БАС самолетного и мультироторного типов. Практическое обучение сконцентрировано на специальностях и рабочих профессиях «машиностроение» и «авиационная и ракетно-космическая техника». Короткие программы обучения акцентированы прежде всего на повышение квалификации и профессиональное обучение.

В рамках комплекса подготовки операторов БПЛА бурятского отделения центра «Воин» курсанты (школьники, молодежь) осваивают курсы управления дронами и уникальными беспилотными летательными аппаратами, а также возможную практику конструирования своих собственных моделей аппаратов. В 2024 г. началась подготовка строительства второго модульного здания учебно-тренировочного комплекса центра «Воин». В 2024 г. началась подготовка строительства второго модульного здания учебно-тренировочного комплекса центра «Воин». В нем будут проходить занятия по огневой подготовке и тактической медицине.

¹ В Улан-Удэ будут учить, как делать беспилотники и бороться с ними. URL: <https://bgtrk.ru/news/economy/244034/> (дата обращения: 15.04.2024).

Выводы. За счет формирования спроса на отечественные беспилотники в экономике за счет гражданского республиканского заказа, опираясь на меры мегаподдержки, заложенные в национальном проекте, как представляется, в ближайшие 3–5 лет будет полноценно укомплектован региональный парк БАС отечественными моделями, в том числе выпускаемыми в РБ. Реализация региональной программы «Развитие беспилотной авиации на период до 2030 года» предполагает формирование сбалансированного соотношения кадрового потенциала и парка БАС в Бурятии. Оно позволит эффективно использовать беспилотники в экономике республики. Согласно эмпирическим данным их применение [11, 12, 13]:

- в сельском хозяйстве практически в 2 раза увеличивает производительность труда при обработке растений средствами защиты;

- при обследовании линий электропередач снижает в 8 раз риски возникновения аварийных ситуаций;

- при воздушном патрулировании газопроводов обеспечивает сокращение длительности работ на 70%, а снижение затрат — в 3 раза.

Развивая технологии военной безопасности в области БАС, Бурятия может использовать их элементы как в гражданской сфере, так и наоборот. В последние годы в мире наблюдается синергизация процессов развития военных и гражданских технологий в сфере БАС, во многом взаимодополняющих друг друга. Следовательно, можно ожидать скачка развития технологий БАС в части роботизации и телеуправления в добыче полезных ископаемых, в поддержании действующих и новых железных дорог, включая прокладку второй ветки БАМ, а также интенсивного использования в лесном хозяйстве и др. Вместе с тем создание производств БАС с учетом межотраслевых и мультипликативных связей с другими организациями и отраслями в перспективе поддержит общее динамичное развитие экономики республики, а республиканские компании — разработчики, производители и эксплуатанты — будут активными акторами формирования новой социально-экономической реальности Бурятии.

Литература

1. Байдаров Д. Ю., Файков Д. Ю. Развитие механизмов обеспечения технологического суверенитета государственными корпорациями // *Экономическая безопасность*. 2023. Т. 6. № 4. С. 1335–1358.
2. Пантенков Д. Г., Литвиненко В. П., Глушков А. Н. Основные проблемные вопросы и современные подходы к противодействию малоразмерным разведывательно-ударным беспилотным летательным аппаратам // *Вестник Воронежского государственного технического университета*. № 4. 2023. Т. 19.
3. Просвирина Н. В. Анализ и перспективы развития беспилотных летательных аппаратов // *Московский экономический журнал*. 2021. № 10. С. 560–575.
4. Состояние и тенденции рынка беспилотных авиационных систем в мире и России. URL: <https://www.csr.ru/ru/publications/sostoyanie-i-tendentsii-razvitiya-rynka-bespilotnykh-aviatsionnykh-sistem-v-mire-i-rossii/> (дата обращения: 20.03.2024).
5. Фаттахов М. Р., Киреев А. В., Клец В. С. Рынок беспилотных авиационных систем в России: состояние и особенности функционирования в макроэкономических условиях 2022 г. // *Вопросы инновационной экономики*. 2022. Т. 12. № 4. С. 2507–2528. doi: 10.18334/vines.12.4.116912.
6. Концепция технологического развития на период до 2030 г. URL: <https://rospatent.gov.ru/content/uploadfiles/technological-2023.pdf>. (дата обращения: 22.04.2024).

7. Федеральный закон от 04.08.2023 № 478-ФЗ «О развитии технологических компаний в Российской Федерации». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040087> (дата обращения: 17.04.2024).

8. Стратегия развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/3m4aha9s3prydr316ibutyevupnrt2x.pdf> (дата обращения: 16.03.2024).

9. Постановление Правительства Республики Бурятия от 26.10.2023 № 646 «Об утверждении региональной программы Республики Бурятия "Развитие беспилотной авиации в Республике Бурятия на период до 2030 года. Постановление Правительства Республики Бурятия от 26.10.2023 № 646 «Об утверждении региональной программы Республики Бурятия "Развитие беспилотной авиации в Республике Бурятия на период до 2030 года"». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0300202310270002?index=3> (дата обращения: 18.04.2024).

10. Мусатова М. М. Стратегические направления партнерства компаний ОПК и малого бизнеса в условиях санкционных войн // ЭКО. 2023. № 2. С. 84–102. RSCI, ВАК.

11. Анализ существующего состояния отечественного рынка применений БАС гражданского назначения. URL: <https://russiandrone.ru/publications/2-analiz-sushchestvuyushchego-sostoyaniya-otchestvennogo-rynka-primeneniy-bas-grazhdanskogo-naznach/>? (дата обращения: 15.04.2024).

12. Аналитический отчет рынка БАС по итогам 2022 г. URL: https://aeronext.aero/UserFiles/ContentFiles/2022-12-29_19-51-35_Аналитика%20рынка%20БАС%20по%20ито-гам%202022%20года.pdf

13. Развитие рынка беспилотных летательных аппаратов. URL: https://assets.ey.com/content/dam/ey-sites/ey-com/ru_ru/news/2020/05/ey_uav_survey_18052020-ver3.pdf (дата обращения: 16.05.2024).

УДК 338

СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

© Соколов Александр Витальевич

кандидат экономических наук, доцент,

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, 17

alsokolov@ieie.nsc.ru

© Бажанов Виктор Андреевич

кандидат экономических наук, доцент,

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, 17

vab@ieie.nsc.ru

Анализируются состояние и тенденции развития обрабатывающих производств Республики Бурятия. Рассмотрена структура промышленности по объему отгруженных товаров, показана высокая роль в ней обрабатывающих производств. Проанализирована структура обрабатывающих производств по объему отгруженных товаров, выделены виды экономической деятельности — лидеры по этому показателю. Рассмотр-

рено состояние основных фондов, показано лучшее по сравнению со средним по России, также проанализированы тенденции изменения таких показателей, как численность работников организаций и рентабельность проданных товаров, продукции. Показано преобладающее положение такого вида экономической деятельности, как «производство прочих транспортных средств и оборудования». Отмечена тенденция к снижению уровня рассматриваемых показателей. Выделена роль АО «Улан-Удэнский авиационный завод», входящего в холдинг «Вертолеты России».

Ключевые слова: обрабатывающие производства; Республика Бурятия; транспортные средства и оборудование; авиастроение; структура выпуска; рентабельность; основные фонды.

STATE AND DEVELOPMENT TRENDS OF MANUFACTURING INDUSTRIES IN THE REPUBLIC OF BURYATIA

© Aleksandr V. Sokolov

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS

Russia, 630090, Novosibirsk, Academician Lavrentiev Avenue, 17

alsokolov@ieie.nsc.ru

©Victor A. Bazhanov

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

Institute of Economics and Industrial Engineering SB RAS

Russia, 630090, Novosibirsk, Academician Lavrentiev Avenue, 17

vab@ieie.nsc.ru

The article analyzes the state and development trends of manufacturing industries in the Republic of Buryatia. The structure of industry in terms of the volume of goods shipped is examined, and the high role of manufacturing industries in it is shown. The structure of manufacturing industries in terms of the volume of goods shipped is analyzed, and the types of economic activity that are leaders in this indicator are identified. The condition of fixed assets is considered, their better condition is shown — in comparison with the average for Russia — Trends in changes in such indicators as the number of employees of organizations and the profitability of goods and products sold are also analyzed. The prevailing position of such type of economic activity as “production of other vehicles and equipment” is shown. There was a tendency towards a decrease in the level of the indicators under consideration. The role of Ulan-Ude Aviation Plant JSC, part of the Russian Helicopters holding, is highlighted.

Keywords: manufacturing; The Republic of Buryatia; vehicles and equipment; aircraft manufacturing; release structure; profitability; fixed assets.

В последние годы обрабатывающая промышленность России находится под влиянием значительных негативных воздействий, связанных с пандемией, санкций иностранных государств, ответных антисанкционных мер и др. Современные геополитические условия в мире предопределили главный приоритет для России — экономическая, технологическая, финансовая самостоятельность и независимость, в реализации которых важнейшая роль принадлежит обрабатывающей промышленности. В сентябре 2023 г. Правительство РФ утвердило обновленную стратегию развития обрабатывающей промышленности России. В ней, в частности, ставятся следующие

цели: «увеличение в течение 12 лет доли обрабатывающей промышленности в структуре внутреннего валового продукта до 15,45 %, повышение индекса обрабатывающих производств на 55 % по отношению к базовому 2019 г., рост числа компаний, осуществляющих технологические инновации, с 28 до 45 %, удвоение физического объема инвестиций и производительности труда в отрасли» [1].

В регионах с развитой обработкой понимают, что создавшаяся ситуация требует серьезных изменений и, соответственно, времени для перестройки систем производства и управления. Как отмечено в публикации [2], индустриальные регионы продолжают играть существенную роль в развитии обрабатывающей промышленности Российской Федерации, но по состоянию на конец 2023 г. их доля снижалась в ВРП, объеме отгруженной продукции, численности занятых и др. Сделан вывод о том, что в некоторых регионах страны кризис начинает приобретать системный характер, что требует формирования эффективной промышленной политики для каждого конкретного региона.

В свою очередь, в публикации [3] обосновывается вывод о том, что в условиях экономических санкций в целях ликвидации диспропорций в промышленности России необходимо усиление регулирующей функции государства и формирование системы макроэкономического планирования на основе использования межотраслевого баланса.

Как отмечено, например, в публикации [4], обрабатывающая промышленность Воронежской области находилась до конца 2023 г. на высоком уровне нестабильности, но к концу года в отрасли стали проявляться признаки приспособляемости к воздействию комплекса негативных факторов внешней среды.

В публикации [5] на примере Томской области исследуется проблема повышения роли обрабатывающего сектора в промышленном регионе в условиях усиления внешних санкций и перехода к импортозамещению. Особое внимание уделено инвестиционному фактору технологической модернизации обрабатывающей промышленности региона.

В публикации [6] утверждается, что масштабность происходящих технологических и информационных преобразований в экономике вызывает необходимость уточнения ключевых приоритетов, определяющих структуру и механизмы социально-экономического развития регионов на долгосрочную перспективу. На примере Красноярского края авторы сформулировали ключевые приоритеты развития промышленности региона в условиях технологических и информационных трансформаций, показали основные проблемы и риски, связанные с их реализацией, и обосновали необходимость разработки сбалансированной системы приоритетов, учитывающей территориальные и пространственные факторы развития.

В статье [7] выявлены основные проблемы, связанные с импортной зависимостью машиностроительной продукции и малой долей инноваций в отрасли. В работе предлагаются механизмы снижения последствий импортной зависимости оборудования, а также меры по повышению уровня конкурентного преимущества отечественной продукции в обрабатывающей промышленности. Авторы этой публикации считают, что реализация этих механизмов будет способствовать росту обработки в Республике Татарстан.

Автор публикации [8], указывая на видную роль обрабатывающих производств в экономике Калининградской области, оценивает влияние внешних факторов на их развитие и обосновывает необходимость реструктуризации в отрасли

и изменений географии внешних связей в пользу дружественных стран и российских регионов в усложнившихся внешних условиях развития.

В статье [9] считается, что социально-экономическое развитие регионов зависит от уровня межрегионального взаимодействия на основе их отраслевой специализации и определяет в связи с этим потенциал развития промышленного производства регионов для дальнейшей активизации межрегионального взаимодействия. Делается вывод о том, что для укрепления технологического суверенитета необходима активизация межрегионального взаимодействия в промышленном производстве.

В публикации [10] предлагаются мероприятия по реализации механизмов обеспечения опережающего развития научно-технического потенциала обрабатывающих производств России в модели развития инноваций «открытый новатор» на основе принципов концепции «умная специализация», что чрезвычайно важно в современных условиях.

Перейдем теперь непосредственно к анализу состояния и выявлению основных тенденций развития обрабатывающих производств Республики Бурятия.

Как видно из данных таблицы 1, в общей структуре промышленности Республики Бурятия по объему отгруженных товаров за период 2016–2023 гг. преобладали обрабатывающие производства, доля которых колебалась в интервале от 52,4 до 57,7%. Исключение составляет 2023 год, однако это обусловлено тем, что данные за этот год заканчиваются сентябрем: в конце года отгрузка товаров происходит большими темпами, чем в предшествующий период.

Таблица 1

Структура промышленности Республики Бурятия
по объему отгруженных товаров собственного производства,
выполненных работ и услуг собственными силами, %

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
Добыча полезных ископаемых	20,4	22,4	23,0	26,4	28,5	25,9	30,9	38,9
Обрабатывающие производства	55,0	52,4	54,0	53,8	54,7	57,7	55,2	42,9
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	23,4	23,8	21,6	17,8	14,6	13,8	11,8	15,9
Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	1,2	1,3	1,4	1,9	2,1	2,7	2,1	2,2

*январь — сентябрь

Источники: 11, с. 682, 684, 686; 688, 12, 13.

В таблице 2 приведены данные о структуре объема отгруженных товаров за три года — 2020, 2022, 2023 (данные за 2021 г. неполные и расчет структуры не представляется возможным). На долю пяти видов экономической деятельности приходилось почти 90 % объема (исключение составляет 2023 г., но здесь та же проблема, что была отмечена и для таблицы 1: имеющиеся данные заканчиваются сентябрем, что искажает общую картину). Абсолютным лидером среди обрабатывающих производств является вид деятельности «производство прочих транспортных средств и оборудования», что неудивительно, учитывая то, что в г. Улан-Удэ расположен Улан-Удэнский авиационный завод, входящий в холдинг «Вертолеты России», выпускающий широкую линейку вертолетов различного назначения.

Таблица 2

Структура объема отгруженных товаров собственного производства,
выполненных работ и услуг собственными силами
в обрабатывающих производствах Республики Бурятия, %

Виды экономической деятельности	2020	2022	2023*
Производство прочих транспортных средств и оборудования	71,4	73,0	54,7
Производство пищевых продуктов	10,1	8,3	14,9
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	3,7	3,7	5,8
Ремонт и монтаж машин и оборудования	2,4	2,5	3,9
Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки, кроме мебели, производство изделий из соломки и материалов для плетения	1,8	1,1	0,9
Остальные	10,7	11,4	19,7

*январь — сентябрь
Источники: 12; 13.

Степень износа основных фондов в обрабатывающих производствах Республики Бурятия в 2020–2022 гг. колебалась в интервале от 43,1 до 43,8 % [12], в то время как в обрабатывающих производствах РФ в целом значение этого показателя, например, в 2021 г. составляло 51,7 % [14, с. 511].

В таблице 3 представлены данные о рентабельности проданных товаров, продукции для видов обрабатывающей промышленности, являющихся лидерами по объемам отгруженных товаров за период 2020–2022 гг. Для вида экономической деятельности «производство прочих транспортных средств и оборудования» обращают на себя внимание два обстоятельства: во-первых, значение показателя рентабельности все эти годы было на высоком уровне — более 30 %; во-вторых, в 2021–2022 гг. отмечается значительное его сокращение по сравнению с 2020 г. Для АО «Улан-Удэнский авиационный завод» уровень рентабельности чистой прибыли к выручке в 2020 г. составлял 26,6 %, а в 2021 г. снизился до 22,0 % [15].

Таблица 3

Рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг) в отдельных видах экономической деятельности обрабатывающих производств Республики Бурятия, %

Вид экономической деятельности	2020	2021	2022
Производство прочих транспортных средств и оборудования	43,8	31,6	31,6
Производство пищевых продуктов	6,8	5,3	8,6
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	12,7	13,5	11,7
Ремонт и монтаж машин и оборудования	н. д.	н. д.	н. д.
Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки (кроме мебели) производство изделий из соломки и материалов для плетения	2,4	2,9	0,0

Источник: 12.

В таблице 4 по тому же списку видов обрабатывающей промышленности, являющихся лидерами по объемам отгруженных товаров за период 2020–2022 гг., приводятся данные о среднегодовой численности работников организаций. Наибольшее количество работников сосредоточено, опять же, в виде экономической деятельности «производство прочих транспортных средств и оборудования». Отметим, что в 2020–2022 гг. ежегодно наблюдалась тенденция к сокращению численности работников: в итоге произошло снижение с 12,8 до 11,4 тыс. человек.

Таблица 4

Среднегодовая численность работников организаций в отдельных видах экономической деятельности обрабатывающих производств Республики Бурятия, тыс. человек

Вид экономической деятельности	2020	2021	2022
Производство прочих транспортных средств и оборудования	12,8	11,7	11,4
Производство пищевых продуктов	2,8	2,3	2,1
Производство прочей неметаллической минеральной продукции	1,2	1,0	1,2
Ремонт и монтаж машин и оборудования	н.д.	н.д.	н.д.
Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки, кроме мебели, производство изделий из соломки и материалов для плетения	0,8	0,6	0,5

Источник: [12].

Подведем некоторые итоги: во-первых, в промышленности Республики Бурятия стабильно преобладают обрабатывающие производства; во-вторых, среди обрабатывающих производств ключевую роль играет вид экономической деятельности «производство прочих транспортных средств и оборудования»;

в-третьих, «обработка» Республики Бурятия выделяется меньшим, чем в среднем по стране, уровнем износа основных фондов (хотя в абсолютном выражении достаточно высоким); в-четвертых, производство прочих транспортных средств и оборудования выделяется большой численностью занятых и высоким уровнем рентабельности; в-пятых, данные показатели за рассматриваемый период имели тенденцию к понижению.

Литература

1. Мишустин утвердил обновленную стратегию развития обрабатывающей промышленности. URL: <https://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения: 11.04.2024).
2. Ускова А. Ю., Саломатова Ю. В. Оценка факторов устойчивости обрабатывающих производств в индустриальных регионах России // Экономика промышленности. Russian Journal of Industrial Economics. 2023. Т. 16, № 1. URL: <https://ecoprom.misis.ru/jour/article/view/1104> (дата обращения: 10.04.2024).
3. Акуленко Н. Б. Проблемы и перспективы развития промышленного сектора России в условиях экономических санкций // Вестник Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова. 2023. № 3. URL: <https://vest.rea.ru/jour/article/view/1659> (дата обращения: 20.04.2024).
4. Гладких М. О., Малугина Е. Г. Тенденции развития обрабатывающей промышленности Воронежской области в условиях комплексного воздействия негативных факторов внешней среды // Воронежский государственный университет. Современная экономика: проблемы и решения. 2023. Т. 9. URL: <https://journals.vsu.ru/meps/article/view/11670> (дата обращения: 19.04.2024).
5. Барышева Г. А., Котова В. В. Роль обрабатывающего производства в формировании технологического пространства региона // Экономика и управление инновациями. 2023. № 1 (24). С. 75–84.
6. Шишацкий Н. Г., Ефимов В. С., Лаптева А. В. Формирование приоритетов региональной промышленной политики в условиях цифровизации (на примере Красноярского края) // Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2023. № 3(75). URL: <https://eee-region.ru/article/7520>. URL: <https://eee-region.ru/article/7520> (дата обращения: 23.04.2024).
7. Локтионова Ю. А., Максакова К. А., Малькута М. М. Задачи развития обрабатывающих отраслей промышленности региона в условиях санкционных ограничений на примере Республики Татарстан // Современные технологии управления. URL: <https://sovman.ru/item-work/2023-0346> (дата обращения: 19.04.2024).
8. Гуменюк Л. Г. Развитие обрабатывающей промышленности Калининградской области: этапы, влияние рестрикций, приоритеты // Балтийский регион. 2023. Т. 15, № 4. С. 124–141.
9. Аслаева С. Ш. Потенциал развития промышленного производства в Республике Башкортостан и в соседних регионах // Вестник университета. 2024. № 1. С. 50–60.
10. Худяков В. В., Мерзлов И. Ю. Формирование мероприятий опережающего развития научно-технического потенциала обрабатывающих производств России // Государственное управление. Электронный вестник. 2024. № 102. С. 77–94.
11. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2020: статистический сборник / Росстат. Москва, 2020.
12. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Бурятия. URL: <https://03.rosstat.gov.ru/ofstatistics> (дата обращения: 15.04.2024).
13. Социально-экономическое положение Республики Бурятия. Январь — сентябрь 2023 года. Комплексный доклад № 01-01-01. URL: https://03.rosstat.gov.ru/storage/document/document_publication_plan/2023-11/02/01-01-01%2009.pdf (дата обращения: 18.04.2024).
14. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2022: статистический сборник / Росстат. Москва, 2022.

15. Годовая бухгалтерская отчетность АО «Улан-Удэнский авиационный завод» за 2021 год. URL: <https://e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=885&type=3> (дата обращения: 16.04.2024).

УДК: 338.45

ЛЕСОПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ: ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ И СИТУАТИВНАЯ АДАПТАЦИЯ*

© Мусатова Мария Михайловна

кандидат экономических наук,

старший научный сотрудник,

Институт экономики и организации

промышленного производства СО РАН

Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Академика Лаврентьева, 17

lugamus@yandex.ru

Цель статьи — выявление возможностей лесного комплекса Бурятии для повышения уровня его эффективности на базе внедрения инновационных технологий и рациональной ориентации на современные рынки сбыта. По результирующим показателям отдельных видов экономической деятельности дана оценка текущему состоянию лесного комплекса. Выделены ключевые причины и факторы, сказавшиеся на динамике его развития. Показано, что в последние годы лесное хозяйство в своей работе стало ориентироваться на всемирные технологические тренды — экологизацию, цифровизацию, использование технологий плантации и мозаичности в восстановлении лесных ресурсов, применение беспилотных летательных аппаратов для выполнения основных функций. Рассмотрены динамические характеристики лесной промышленности, которые свидетельствуют о ситуации структурного кризиса. Авторы пришли к выводу, что требуется безотлагательная трансформация, направленная на проведение глубокой, комплексной переработки древесины с учетом стандартов ESG в целлюлозно-бумажной промышленности, деревообрабатывающей и лесопильной отрасли, развитие технологий композитных панелей для деревянного одноэтажного и многоэтажного домостроения, а также на форсированное развитие мебельных производств. Обсуждаются вероятные эффекты комплексного освоения лесных ресурсов Бурятии при использовании инновационных решений.

Ключевые слова: экономические санкции; эффективность; лесопромышленный комплекс Бурятии; ситуативная адаптация; инновационная повестка; образовательный кластер.

* Работа выполнена по плану НИР ИЭОПП СО РАН, по проекту 5.6.1.5. (0260-2021-0002) «Интеграция и взаимодействие отраслевых систем и рынков в России и ее восточных регионах: ограничения и новые возможности».

TIMBER INDUSTRY COMPLEX OF THE REPUBLIC OF BURYATIA:
DEVELOPMENT PROBLEMS AND SITUATIONAL ADAPTATION

© Maria M. Musatova
candidate of economic sciences,
senior Researcher, associate professor,
Institute of Economics and Industrial Engineering,
Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (IEIE SB RAS)
Avenue Acad. Lavrentieva 17, Novosibirsk, 630090, Russia

The purpose of the article is to identify the capabilities of the timber complex of Buryatia to increase its level of efficiency based on the introduction of innovative technologies and rational orientation towards modern sales markets. Current state of the timber complex is assessed on the base of the resulting indicators of certain types of economic activity. The key reasons and factors that affected the dynamics of its development are identified. The author shows the forestry has begun to focus on global technological trends: greening, digitalization, the use of plantation and mosaic technologies in the restoration of forest resources, the use of unmanned aerial vehicles to perform basic functions in recent years. The dynamic characteristics of the forest industry are considered. They indicate a situation of structural crisis that requires urgent transformation aimed at carrying out deep, comprehensive processing of wood, taking into account ESG standards in the pulp and paper industry, woodworking and sawmilling industries, the development of composite panel technologies for wooden single-story and multi-story housing construction, as well as the accelerated development of furniture production. The expected effects of the integrated development of forest resources in Buryatia using innovative solutions are discussed.

Keywords: economic sanctions; efficiency; timber industry complex of Buryatia; situational adaptation; innovation agenda; educational cluster.

Плавный переход российского ЛПК в целом и ЛПК Бурятии в частности к прогрессивным мировым технологиям был нарушен пакетами санкций коллективного Запада, которые по сути являются умышленным негативным воздействием на его состояние. Под санкции стран-«непартнеров» попали линии точного высева молодых растений с закрытой корневой системой, высокотехнологичное оборудование для лесозаготовок, производств различного рода пиломатериалов, композитных панелей, технологии автоматизации и цифровизации котельных на пеллетах и др. Замедлился переход к «умному дому» и экологизации на основе использования биотоплива [1, 6].

Текущее состояние лесного комплекса Бурятии можно оценить по результирующим показателям отдельных видов экономической деятельности [3, с. 64–70].

Лесное хозяйство Бурятии. Гарантированное федеральное бюджетное финансирование обеспечивает ему активную работу по лесовосстановлению в Бурятии. В 2020 г. для интенсивного лесоустройства здесь начали реализовываться экспериментальные проекты экологизации быстрого восстановления лесов с применением современных мировых технологий. Суть проектов заключается в выборочной вырубке леса, которая дает возможность подлеску расти

ускоренными темпами. В результате один кубометр лесоматериала можно собрать по времени в 5 раз быстрее (не за 50 лет, как обычно, а всего за 10). Экспериментальные проекты, главным образом, обусловлены положительным влиянием на экологическую обстановку на Байкале¹. По оценке экспертов, Бурятия стала одним из немногих субъектов ДФО, где были апробированы работы по интенсивному лесоустройству и получены хорошие результаты.

В 2023 г. государственное лесное хозяйство Бурятии было одним из лучших регионов на Дальнем Востоке: фактически было произведено работ по лесоустройству на 4,1 тыс. га при целевых ориентирах в 1,8 тыс. га. Согласно данным Республиканского агентства лесного хозяйства, финансирование работ по восстановлению лесов после пожаров Бурятии в 2024 г. увеличено до 46,4 млн руб. (в 2023 г. было выделено 44,6 млн руб.)². С 2024 г. в лесном хозяйстве Бурятии началась эпоха широкого использования новых технологий в борьбе с пожарными ситуациями — с помощью беспилотных авиационных систем (БАС) и цифровизации. В 2023 г. в Бурятии произошло более 250 лесных пожаров общей площадью около 30 тыс. га. По сравнению с 2022 г., площадь природных пожаров в 2023 г. в Бурятии выросла в 33 раза, а число возгораний — почти в 3 раза³. БАС позволяют оперативно обнаруживать очаги возгорания, отслеживать динамику их развития в воздушном пространстве. Субъекты ДФО получили свыше 300 млн руб. на приобретение БАС, обучение персонала, создание инфраструктуры и обеспечение технической поддержки⁴. В 2024 г. Бурятия, как и другие регионы страны, приступает на основе цифровых технологий к работе с Единым государственным лесным реестром (ГЛР), который будет функционировать с использованием единой электронной картографической основы Росреестра. Это позволит усилить контроль за сделками с лесопродукцией, получать данные о лесе и аналитические [14, с. 158–161].

Республиканская лесная промышленность характеризуется, за исключением нескольких производств, застойным состоянием. Она переживает период всесторонней трансформации: институциональной, технологической, продуктовой структуры, экспортных потоков, подстройки под потребности внутреннего рынка [7, с. 118–119; 8, с. 718–720].

¹ В России реализуется национальный проект «Экология». В его рамках программа «Сохранение лесов» предполагает, что к 2024 г. в России площадь лесовосстановления и разведения увеличится более чем на 600 тыс. га, вырастят примерно 214 млн саженцев, создан запас семян, а площади вырубок леса сравняются в объемами его восстановления. Запланировано сокращение убытков от лесных пожаров в размере почти 20 млрд руб. Экспериментальные участки по восстановлению лесов появились в Бурятии. URL: <https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/eksperimentalnye-uchastki-po-vosstanovleniyu-lesov-poyavilis-v-buryati>

² На восстановление лесов Бурятии в 2024 г. потратят почти 50 млн руб. URL: <https://bgtrk.ru/news/society/245748/>

³ В Бурятии площадь природных пожаров, по сравнению с 2022 г., выросла в 33 раза. URL: <https://tass.ru/proisshestiya/17575945>

⁴ Беспилотные летающие системы. URL: https://rosleshoz.gov.ru/news/2024-05-23/dfo_22229

Особенно пострадала *лесозаготовительная промышленность* в 2020–2022 гг. (табл. 1). Налицо были признаки нарушения жизненно важных ее систем: кадровой — нехватка квалифицированных рабочих и менеджеров; технической — отсутствие возможностей получения поставок качественной высокопроизводительной импортной техники, запасных частей; организационно-экономической — замедленная реакция властных структур на запросы лесного бизнеса, рост цен на топливо, ГСМ и транспортные услуги; логистической — продолжающееся освоение новых азиатских рынков сбыта продукции, очереди за получением подвижного состава для транспортировки продукции, запрет на вывоз необработанного леса и пр. [7]¹.

Таблица 1

Основные показатели работы организаций по виду экономической деятельности «лесоводство и лесозаготовки» в РБ

Показатели	2020	2021	2022
Число организаций (на конец года) ¹⁾ , единиц	319	284	273
Среднегодовая численность работников организаций	2 564	2426	2 369
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток), млн р.	-106,1	242,8	53,4
Рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг) ²⁾ , %	5,9	12,7	8,1
Производство лесоматериалов необработанных, тыс. плотных м ³	1 593	1521	1 417

По данным государственной регистрации. Источник: 11, с. 310.

Лесозаготовительные предприятия, не имевшие собственной переработки, оказались в критическом состоянии, их запас финансовой прочности не выдержал негативных изменений в экономике. В 2023 г. было расторгнуто множество договоров на аренду лесных участков со стороны малых предприятий. Принятие закона о запрете экспорта необработанной древесины, высокая степень морального и физического износа техники и оборудования на лесозаготовительных предприятиях Бурятии привели к резкому сокращению объема лесозаготовок. Предприятия сектора малого и среднего бизнеса вынужденно приостановились или совсем закрылись (табл. 2).

В 2022–2023 гг. лесообрабатывающие производства реализовывали свою продукцию по трем основным направлениям:

¹ Так, в распоряжении ОАО «Байкаллес» обозначена лесосека площадью около 45 тыс. га, с предусмотренной арендной платой в размере 3 млн руб. за 1 год. Однако фактически освоено компанией в 2022 г. лишь 124 га. URL: АЛХ (Агентство лесного хозяйства) выставило счет по аренде всей потенциальной площади лесосеки указанной компании.

– *экспортные потоки в Китай*. При этом положение Китая как монополиста на внешнем рынке для Бурятии ставило производителей-поставщиков в жесткие условия: высокое качество продукции — более низкие цены по сравнению с предыдущими контрактами; новые условия транспортировки — высокая цена фрахта морских судов и перегруженность российских железных дорог в восточном направлении. Такие условия могли выполнить в Бурятии только предприятия среднего бизнеса [13].

Таблица 2

Основные показатели работы организаций
по виду экономической деятельности
«обработка древесины и производство изделий из дерева»

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Отгружено товаров собственного производства, выполнено работ и услуг собственными силами, млн р.	1798,2	1287,7	1579,3
Индекс производства в процентах к предыдущему году	91,2	92,4	85,4
Среднегодовая численность работников организаций, тыс. чел.	0,8	0,6	0,5
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток), млн р.	193,7	212,4	-81,4
Рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг), %	2,4	2,9	0,0
Производство:			
лесоматериалов необработанных, тыс. плотных м ³	1592,5	1521,2	1417,1
лесоматериалов, продольно распиленных или расколотых, разделенных на слои или лущеных, толщиной более 6 мм; шпал деревянных железнодорожных или трамвайных, непропитанных, тыс. м ³	416,8	383,6	328,7

По данным бухгалтерской отчетности. Источник: 8, с. 284.

На северных рынках лесопродукции в Китае эксперты отмечают некоторое затоваривание на складах, кризисную ситуацию на рынке недвижимости и в строительном секторе. Спрос сохраняется в провинциях Центрального Китая, но при этом растут издержки логистического и транспортного «плеча». Заметим, что Китай свыше половины импортируемой продукции из России традиционно направляет на реэкспорт в страны Европы. Снижение темпов экономического роста в них вызывает цепную реакцию: сокращается спрос на поставки из Китая. Кроме того, Китай начинает пересматривать структуру экспорта: предпочтение все в большей степени связывается с пеллетами и брикетами; меняются

институциональные ограничения для экспорта пеллет. В связи с этим в 2024 г. крупнейшие компании России, например «Сегежа Групп», уже модифицируют продуктовую линейку поставок, делая больший акцент на пеллетных [10];

- **экспортные поставки в Узбекистан.** Его требования к качеству лесопроductии были ниже, запрашиваемые цены ниже внутрироссийских. В связи с этим этот трек был предпочтительным для малого бизнеса. К 2024 г. склады в Узбекистане были полностью заполнены, спрос на пиломатериалы несколько сократился;

- **на внутреннем рынке России** санкционная блокада ЛПК РФ привела к замене иностранных собственников лесопромышленных компаний отечественными. Так, в РБ из инвестиционных проектов, связанных с глубокой переработкой древесины и ее отходов, производством пеллет, вышли японские, китайские и монгольские инвесторы. Однако эта ситуация не повлияла на конъюнктуру внутреннего рынка лесоматериалов. В последние три года для розничных покупателей цены на пиломатериалы и в Бурятии, и в остальных регионах оставались высокими, что было результатом низкого объема предложения со стороны товаропроизводителей для внутреннего рынка.

В целлюлозно-бумажной промышленности продолжалась комплексная модернизация Селенгинского целлюлозно-картонного комбината (СЦКК), объем инвестиций — свыше 2,1 млрд рублей. Этот проект получил статус приоритетного среди инвестиционных проектов Минпромторга РФ в области освоения лесов в 2022 г. Его цель — обеспечение глубокой переработки крупной щепы, улучшение качественных характеристик готовой продукции и снижение издержек производства. Проект включает технологическую модернизацию двух цехов — тарного картона и варочно-промывного, освоение технологий использования вторичных волокон, расширение продуктовой линейки лесохимии [12, с. 22–25].

В 2024 г. в РБ на базе политехнического техникума при участии СЦКК создается лесопромышленный образовательный кластер, Партнерский проект задействует несколько специализаций техникума, в нем сформируют 10 рабочих зон¹. Кроме того, появится Байкальский образовательно-производственный центр ускоренной подготовки кадров для лесной промышленности РБ². В нем создают экспериментальное производство по переработке ежегодно воспроизводимого источника целлюлозы — технической конопли, отрабатывают технологию ее первичной и глубокой переработки. Для ее выращивания в Бурятии существуют все необходимые условия: подходящий климат и подготовленные специалисты соответствующей квалификации агрономического факультета БГСХА³.

¹ Проект поддержан грантом федерального проекта «Профессионалитет». Общая сумма инвестиций составит 147 млн руб., из них 100 млн – средства федерального бюджета. URL: https://newbur.ru/newsdetail/buryatiya_poluchit_147_millionov_rublej_na_sozdanie_lesopromyshlennogo_klastera/

² На базе техникума Бурятии создадут лесопромышленный кластер. URL: <https://www.baikal-daily.ru/news/16/460483/>

³ В Бурятии — идеальный климат для выращивания технической конопли. URL: <https://bgtrk.ru/news/economy/248396/>

К середине 2024 г. в Бурятии, как и в стране в целом, начинает постепенно формироваться *стратегия*, ориентированная на доминирование внутреннего рынка и перезагрузку прежней модели *экспортноориентированного* развития [13, 6]. Основными направлениями стремительного восстановления ЛПХ в РБ могут стать развитие производства мебели, композитных лесоматериалов, панелей для деревянного домостроения, а также развитие лесохимии, модернизация действующего целлюлозно-картонного комбината. Развитие республиканского рынка для продукции деревообработки будет стимулировать развитие спроса на строительство деревянных домов для новых поселков по линии расширения БАМа, агломераций вокруг г. Улан-Удэ и Северобайкальска, развитие туристической инфраструктуры на оз. Байкал. Строительство многоэтажных деревянных домов будет способствовать обновлению ветхого фонда Бурятии, а высокие и растущие цены на недвижимость в РБ делают безальтернативным вариантом рост спроса на индивидуальное жилищное строительство.

Как представляется, второй этап реализации Стратегии развития ЛПК Бурятии с 2025 г. будет ориентирован на широкое применение в нем российских инновационных решений Росатома, Института лесных технологий им. М. Ф. Решетнева (Красноярск), межрегионального научно-образовательного центра мирового уровня «Байкал», ведущих вузов лесотехнического профиля России, институтов СО РАН, а именно [9]:

в лесном хозяйстве на использование технологий импортозамещающего комплекса оборудования и технологий точного высева семян с закрытой корневой системой, линий автоматического посева; современных технологий плантации и мозаичности в восстановлении лесных ресурсов, особенно в местах зоны освоения БАМа, санкционированной вырубке леса. При систематических расчистках просек от деревьев и кустарников в зонах БАМа и ЛЭП, на лесосеках целесообразно использовать мобильную лазерную установку Росатома ТРИНИТИ¹. Для охраны лесов от пожаров, болезней и вредителей задействовать функционал беспилотных летательных систем;

в целлюлозно-бумажной промышленности на проактивное внедрение технологий по расширению ее сырьевой базы: апробированных технологий плантации при выращивании конопли, тестирование технологий мозаичности при выращивании паутковой осины на экспериментальных участках; технологий переработки крупной щепы, отходов лиственницы. Внедрение новых технологий циркулярной экономики для расширения продуктовой линейки (биоразлагаемая упаковка, продукты биорефайнинга и др.). Подключение к программе «Приоритет 2030» и ее проекту «Развитие производства биоразлагаемой упаковки на предприятиях целлюлозно-бумажной промышленности»;

в деревообрабатывающей промышленности — на применение импортозамещающих технологических решений для расширения выпуска композиционных материалов, перехода к интенсивному наращиванию выпуска панелей, предназначенных для домостроения и мебельных производств, запуску произ-

¹ 2024: Применение комплекса для вырубке деревьев. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Продукт:ГНЦ_РФ_ТРИНИТИ:_Лазер_для_рубки_деревьев

водства CLT панелей [2, с. 180–181; 5, с. 75–76]. Для перехода к более глубокой обработке древесины, прежде всего широко востребованной лиственницы, необходимо применять эффективные технологии сушильных комплексов;

в производстве биотоплива — на использование отечественного оборудования и высокопроизводительных технологий пеллет и брикетов, в том числе коллайдера для производства брикетов из отходов древесины, прошедшего апробирование на деревообрабатывающем производстве в условиях Сибири [4, с. 190–193]¹.

Использование инноваций в ЛПХ Бурятии будет способствовать быстрому росту республиканского рынка лесопродукции, особенно при поддержке государства на региональном и федеральном уровне в формировании спроса в сопряженных отраслях — строительстве и энергетике. Это прежде всего меры стимулирования для развития одноэтажного и многоэтажного деревянного домостроения в РБ, меры по переводу старых котельных на топливные гранулы и биотопливо, строительство новых пеллетных котельных со стороны федеральных властных структур и др.)

Положительными эффектами значительного роста ЛПХ для экономики Бурятии могут стать сокращение внутренней миграции населения с севера на юг республики за счет создания рабочих мест на действующих предприятиях; создание новых предприятий лесной промышленности в северных районах Бурятии в зоне строительства второй ветки БАМа; рост доходов республиканского бюджета и расширение возможностей для достижения углеродной нейтральности ЛПК республики.

Литература

1. Аким М. Э. Древесина и декарбонизация в условиях санкций. URL: <https://bumprom.ru/analytics/articles/drevesina-i-dekarbonizatsiya-v-usloviyakh-sanktsiy/> (дата обращения: 20.04.2024).
2. Лесопромышленный комплекс России: результаты ежегодного исследования группы Б1. URL: <https://b1.ru/local/assets/surveys/b1-russian-forest-industry-2023-overview.pdf> (дата обращения: 20.04.2024).
3. Анализ современной ситуации в лесной промышленности Республики Бурятия / А. Н. Гладинов и др. // Приоритетные направления научно-технологического развития аграрного сектора России: тезисы докладов всероссийской конференции (Улан-Удэ, 6–10 февраля 2023 г.). Улан-Удэ, 2023. С. 64–70.
4. Шабаева С. В., Шабаев А. И. Стратегические возможности цифровизации предприятий лесопромышленного комплекса России // Экономика промышленности. 2023. Т. 16, № 2. С. 155–165.
5. Макаренко Е. Л. Развитие лесной промышленности в регионах Сибири на рубеже XX–XXI веков: тенденции и перспективы // Эко. 2018. № 10(532). С. 117–137.
6. Медведев С. О., Зырянов М. А., Мохирев А. П. Эффективность лесной отрасли России по федеральным округам: портфельный анализ // Креативная экономика. 2023. Т. 17, № 2. С. 713–730.
7. Фиалковский А. А. Взгляд на состояние и перспективы рынка пиломатериалов в 2024 г. // ЛесПромИнформ. 2024. № 2(180). URL: <https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=6677> (дата обращения: 20.04.2024).

¹ Поселок Качуг Иркутской области. URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/27477/4684782/> СПбГУПТД.

8. Статистический ежегодник. 2023. Статистический сборник / Бурятстат. Улан-Удэ, 2023. 422 с. URL: <https://bigenc.ru/b/statisticheskii-ezhegodnik-r-ffcf53> (дата обращения: 01.06.2024).
9. Самаруха В. И., Жабина Д. А., Ловчагин С. А. Трансформация управления лесопромышленным комплексом Байкальского региона при переходе на новый технологический // *Baikal Research Journal*. 2021. Т. 12, № 2. С. 18–28.
10. Терентьева В. Д., Савченко Е. Е. Развитие зеленой экономики в ЛПК регионов Сибири // *Baikal Research Journal*. 2022. Т. 12, № 2. С. 18–31.
11. Об утверждении Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации до 2030 года: распоряжение Правительства РФ от 11.02.2021 № 312-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/pFdqtWFH8y9SfQjDE0Xnwd8eXWoJJMYB.pdf> (дата обращения: 20.04.2024).
12. Анализ перспектив производства CLT панелей в Красноярском крае / В. В. Одегов и др. // *Экономика: вчера, сегодня, завтра*. 2019. Т. 9, № 10. С. 180–189.
13. Дворцова А. С., Ушаков А. Ю. Перспектива применения CLT-панелей в многоэтажном строительстве // *Строительство: наука и образование*. 2023. №13(4). С. 75–82.
14. Бурындин В. Г., Артемов А. В., Савиновских А. В. Производство древесных топливных гранул на предприятиях малого и среднего бизнеса // *Системы. Методы. Технологии*. 2022. № 2(54). С. 190–195.

**УРБАНИЗАЦИЯ
И ФОРМИРОВАНИЕ
НОВЫХ ГОРОДОВ В СИБИРСКОМ
И ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНАХ**



УДК 81:39

**СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ И ЯЗЫКОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ
УРБАСИСТЕМЫ СЕВЕРНЫХ АРКТИЧЕСКИХ ГОРОДОВ РФ***© **Биткеева Айса Николаевна**

доктор филологических наук,
руководитель НИЦ по национально-языковым отношениям,
Институт языкознания РАН;
ведущий научный сотрудник,
Институт мировой литературы им. А. М. Горького РАН
Россия, 125009, г. Москва, пер. Большой Кисловский, 1/1
an.bitkeeva@iling-ran.ru

Анализируются социокультурные и языковые аспекты урбасистемы северного арктического города. В основе анализа — материалы полевого исследования, проведенного автором статьи в промышленных городах Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа в 2023–2024 гг. В проекции метода языковой биографии исследуются такие аспекты, как северность арктических городов, социальная, территориальная и языковая мобильность северян, объективные факторы функционирования языков в северных городах в условиях урбанизации, языковая конкуренция и/или языковая монополия, языковые установки, языковые идеологии, языковые практики жителей северного арктического города. Урбанизация способствует переходу к городской культуре, ассимиляции с языком большинства и, соответственно, приводит к появлению множества социальных проблем для коренных народов Севера. В условиях города наблюдается языковая монополия в пользу доминирующего языка, и это не способствует сохранности традиционной культуры и миноритарных языков. Для городского пространства характерен языковой сдвиг, на который влияют урбанизация, миграции, экономика северного города. Однако современное городское сообщество коренных малочисленных народов все же сохраняет определенную гомогенность и внутренние связи, дающие возможность сохранности и передачи определенных внутрисемейных и общинных традиций.

Ключевые слова: урбанизация; урбасистема; языковое пространство города; языковая биография; северная идентичность.

**SOCIO-CULTURAL AND LANGUAGE PARAMETERS
OF THE URBAN SYSTEM OF THE NORTHERN ARCTIC CITIES OF RUSSIA**© **Bitkeeva Aisa Nikolaevna**

Doctor of Philology, Head of the Research Center for National-Linguistic Relations
Institute of Linguistics RAS
Leading Researcher
Institute of World Literature named after A. M. Gorky RAS

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-28-01318, <https://rscf.ru/project/23-28-01318/> The study was supported by grant No. 23-28-01318 from the Russian Science Foundation, <https://rscf.ru/en/project/23-28-01318/>

Russia, 125009, Moscow, Bolshoi Kislovsky, 1/1
an.bitkeeva@iling-ran.ru

The article analyzes the sociocultural and linguistic aspects of the urban system of a northern Arctic city. The analysis is based on materials from a field study conducted by the author of the article in the industrial cities of the Republic of Sakha (Yakutia) and the Chukotka Autonomous Okrug in 2023–2024. In the projection of the method of linguistic biography, such aspects as the northernity of Arctic cities, social, territorial and linguistic mobility of northerners, objective factors of the functioning of languages in northern cities in conditions of urbanization, language competition and/or language monopoly, language attitudes, language ideologies, language practices of residents are studied. northern Arctic city. Urbanization promotes the transition to an urban culture, assimilation with the majority language and, accordingly, leads to the emergence of many social problems for the indigenous peoples of the North. In urban conditions, there is a linguistic monopoly in favor of the dominant language, and this does not contribute to the preservation of traditional culture and minority languages. Urban space is characterized by a linguistic shift, which is influenced by urbanization, migration, and the economy of the northern city. However, the modern urban community of indigenous peoples still retains a certain homogeneity and internal connections, which make it possible to preserve and transmit certain intra-family and community traditions.

Keywords: urbanization; urban system; linguistic space of the city; language biography; northern identity.

Арктическая зона РФ занимает около четверти площади страны, здесь проживают приблизительно 2,5 млн человек (1,7 % всего населения России). Из них коренных малочисленных народов — примерно 7 %, подавляющее большинство населения Севера некоренное. Причиной такой несбалансированной этнической и демографической ситуации является быстро меняющаяся социальная, миграционная, экономическая составляющая, характерная для промышленного северного региона. Факторы, влияющие на языковую ситуацию в северных городах, имеют свою специфику. Специфичен и современный этап развития Арктической зоны РФ, этап изменения правовых положений в понимании Арктической зоны в международном формате, трансформаций в международных и российских арктических советах и ассоциациях, что требует переосмысления себя и своего места в этой ситуации самими жителями Арктической зоны России, в частности представителями малочисленных народов, и что отражается на их этнокультурных, языковых установках и практиках.

Социальное, экономическое и этнокультурное развитие северных городов имеет свою специфику, языковая витальность в этих условиях определяется, в первую очередь, климатическими условиями, интегральным типом идентичности населения, промышленной миграцией, промышленным освоением северных территорий. Исследование языкового пространства города обусловлено вариативностью городского населения по социальным, профессиональным, возрастным и этническим признакам, степени урбанизированности, разнообразием основных параметров языковой коммуникации города, с многоаспектностью коммуникативных целей и стратегий, обеспечивающих комфортное общение во всех сферах городской жизни.

В статье представлены некоторые результаты полевого исследования, проведенного нами в городах Республики Саха (Якутия) и Чукотском автономном округе в 2023–2024 гг. в рамках проекта РНФ «Урбанизация, языковое многообразие и/или языковая конкуренция в Арктической и Субарктической зоне РФ: новые вызовы и перспективы развития». Исследование затрагивает социолингвистический аспект изучения языка города — анализ языковой ситуации в городском пространстве, проблем языковой конкуренции/языковой монополии, социальной дифференциации языка города, анализ моделей конфликтного поведения в городской среде.

Гипотеза нашего исследования заключается в том, что языковая комфортность городской среды обуславливается многофакторной матрицей, включающей внешние факторы — географический (природно-климатический), исторический (историческая память), политический, идеологический, социально-экономический, пространственные параметры (показатели качества жизни, миграции, местоположение природных и социально значимых объектов), внутренние факторы — демографический, функциональный коммуникативный, конфессиональный, этнокультурный, символический (идентичность), поведенческие компоненты, языковой ландшафт, речевые практики, языковые идеологии. Корреляции между указанными факторами определяют уровень языковой комфортности в городском пространстве, выражающейся в наличии или возможности языковой конкуренции/языковой монополии, языкового конфликтного потенциала и т. д.

В качестве экспериментальных площадок исследования избраны большие и малые города Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа: Якутск, Мирный, Анадырь, Билибино. Выбор данных городов обусловлен также тем, что они разные не только по величине, плотности населения и гетерогенности связей между его жителями, но и по градообразующей отрасли и занятости населения, а именно эти параметры, как правило, определяют качественные черты городской культуры.

О городах — экспериментальных площадках

Якутия входит в Арктическую зону РФ и представлена 13 районами. *Город Якутск* — полиэтничный, поликонфессиональный город, где сосредоточена треть всего населения Якутии — 36,8%. В столице на 1 января 2022 г. проживают 341 221 человек.

Языковая дистрибуция в целом зависит от этнического распределения в городских условиях по локализации: среди некоренного русского населения — по сфере трудоузанности (предприятия инфраструктурной сети — аэропорты, речпорт, ГРЭС), коренного якутского населения — историческими этническими кварталами, что сохраняется в целом в первоначальном виде с советского времени в г. Якутске, но также и изменений в сторону увеличения демографии и территорий городских пространств сегодня за счет внутренней миграции. Внешние мигранты в основном проживают в зависимости от районов трудовой занятости и экономически выгодных для аренды жилья районов.

Согласно опросу, направленному на оценку языковой комфортности в городских условиях и проведенному среди студенческой молодежи, языковая комфортность зависит от социально-экономического благополучия городских пространств (это, как правило, локации культурных, образовательных, деловых центров), а не

собственно от языкового и культурного окружения. Существующие и/или потенциальные конфликтогенные зоны у испытуемых по отношению к мигрантам, приезжим из ближнего зарубежья связаны, прежде всего, с незнанием языка, культуры и менталитета, что вызывает непонимание, недоверие и страх.

Город Анадырь — административный центр Чукотского автономного округа, не имеет административно-территориального деления на районы, включает в свой состав пригородное село Тавайваам, обладающее статусом национального. В Анадыре по состоянию на 1 января 2022 г. проживает 15 079 человек. Численность эта считается одной из самых низких относительно других столиц арктических регионов, хотя наблюдается прирост: количество горожан увеличилось на 15,5 %, по сравнению с 2010 г. [7]. Город располагается практически в пограничной зоне, что также добавляет ему некоторые специфические особенности, в том числе этнические.

Коренными народами Чукотки являются чукчи, чуванцы, эскимосы, эвены и юкагиры: в Анадыре они составляют около 15 %, в настоящее время основное место проживания КМНС. Специфичная для арктических городов тенденция увеличения численности коренного населения региона в городах за счет внутрирегиональной миграции, хотя и с разной степенью интенсивности, появилась в постсоветский период. Коренные народы, которые поддерживают традиционный образ жизни и связаны с землей, показывают более высокий уровень сохранения языка, как с точки зрения передачи языка, так и сохранения различных языковых доменов (связанных с традиционными знаниями или культурными обычаями).

В городах *Мирный* (РС(Я) и *Билибино* (ЧАО) развивается алмазодобывающая и золотодобывающая промышленность. В Мирном по состоянию на 1 января 2023 г. проживают 34 013 человек, являющихся представителями 73 этнических групп, среди которых более многочисленны русские (67 %), якуты (8 %), буряты (3 %), киргизы, татары, украинцы (по 2 %) и др. По миграционному оттоку Мирнинский район занимает 1-е место в регионе. За последние 5 лет численность населения г. Мирный сократилась на 1210 человек. Данное явление можно объяснить монопрофильностью города, и все миграционные процессы в основном обусловлены кадровыми изменениями на градообразующем предприятии — АК «АЛРОСА». В Билибино же за последние 5 лет миграционный прирост составил 1,5 %. Этнический состав городов неоднороден. По данным Росстата за 2021 г., оба города названы самыми дорогими для жизни, что, соответственно, оказывает значительное влияние на нестабильную этноязыковую ситуацию и политику.

В столицах этих двух регионов — Якутске (РС(Я) и Анадыре (ЧАО) — происходят активные этносоциальные, в том числе этнодемографические, процессы, определяемые, прежде всего, урбанизацией, вызванной миграционными потоками и оттоками, повышением роли городской «столичной» культуры, экономическим ростом. Города Мирный (РС(Я) и Билибино (ЧАО) характеризуются высокой развитостью промышленности и имеют статус промышленных центров в регионах.

В условиях города наблюдается языковая монополия в пользу доминирующего языка, не способствующая сохранности традиционной культуры. В российских арктических промышленных городах победитель — русский язык. Тем не менее предварительные наблюдения показывают, что современное городское сообщество сохраняет определенную гомогенность и внутренние связи, дающие возможность сохранности и передачи определенных внутрисемейных и общинных традиций.

Факторы, определяющие социокультурную, языковую биографию арктического города

Социальное, экономическое и этнокультурное развитие северных городов имеет специфику, языковая витальность в этих условиях определяется климатическими условиями, интегральным типом идентичности населения, промышленной миграцией, промышленным освоением северных территорий. Далее мы будем говорить в первую очередь о витальности языков коренных малочисленных народов ЧАО.

Климатические условия

Суровый арктический климат создает проблемы для развития северных городов. Для арктических регионов характерны накопление человеческого капитала, социальная сплоченность, определенный уровень и качество жизни в суровых условиях арктической природной среды с ее, как правило, слабо развитой инфраструктурой. В Анадыре проживанию населения не присущ этнический анклавный характер, поскольку есть острая нехватка жилья и расселение, например приезжих, происходит спорадически. Жилищный фонд Анадыря представлен постройками советского периода, новое жилье не строится в силу сложностей транспортировки строительных материалов в ЧАО, необходимости специальной разработки конструкций согласно климатическим спецификациям и т. д. Таким образом, инфраструктура города не способствует формированию в городе естественных этнокультурных и языковых анклавов.

По рассказам информантов, в сложные 1990-е гг. наблюдался сильный миграционный отток населения с Чукотки, и в Анадыре квартиры продавались по цене билета на большую землю. В начале 2000-х гг., в период руководства Чукоткой Р. А. Абрамовича, появилась некоторая определенность и наметился приток специалистов, цены на квартиры сильно выросли и сейчас почти сравнимы с московскими.

Относительно арктической неопределенности, предположительно вызванной суровыми климатическими условиями, интересны наблюдения исследователя К. В. Истомина, изучавшего жизненные стратегии северян на примере жителей г. Воркуты. Первоначально ожидая, что в силу суровых климатических и сложных инфраструктурных условий жители арктических регионов ежедневно должны сталкиваться с арктической неопределенностью, к своему удивлению, по результатам своего исследования он обнаружил, что на самом деле северяне не терпят неопределенности, а считают необходимым все планировать и предусматривать, что имеет место «социальный отбор» на стремление к определенности, который прошли переселенцы в российскую Арктику, просто в силу того, что именно определенностью государство этих переселенцев туда и завлекало. Если так, то стремление к определенности порождается не условиями жизни в Арктике, а особенностями государственной политики ее развития» [5]. В ходе бесед с представителями разных этнических диаспор г. Анадырь также оказалось, что модель жизни приезжих вполне говорит о той же жизненной стратегии. Многие основательно планируют, готовятся и приезжают на Чукотку для гарантированного государством решения своих жизненных задач — получения северного стажа, что означает гарантированный ранний выход на пенсию, высокий уровень зарплаты и т. д.

Северная идентичность

Североведы отмечают: население арктических городов существует в трех дискурсах: *коренной житель*, *местный житель*, *приезжий*. Так, Е. В. Лярская на примере сообществ Ямала, также арктического промышленного региона характеризует их следующим образом: *коренные* – это те, которые испокон веков живут на данной территории, ведут традиционный образ жизни; *местные* — не принадлежат к коренным, но родились в регионе или живут в нем достаточно давно; *приезжие* – те, что прибыли в эти места недавно и не считают себя местными. Дихотомия «коренной/некоренной» не является основополагающей [10]. Такая же иерархия характерна и для населения Анадыря: коренное население — чукчи, эскимосы, эвены и др. сохраняют свой традиционный этнокультурный контекст, но глубоко погружены в русскоязычный контекст; местные приехали давно, еще в советское время, либо родились уже на Чукотке, они живут частично в своем этнокультурном, в основном русскоязычном, контексте, зачастую не желают включаться в контекст коренного населения; приезжие (те, кто приехал на Чукотку недавно на заработки в рамках трудовой миграции) — представители калмыцкой, дагестанской, якутской и других диаспор, а также уроженцы стран СНГ — Таджикистана, Узбекистана, Кыргызстана — живут по принципу временного пристанища, временной работы в целях получения социальных льгот, что проявляется в отсутствии стратегии внедрения в местную среду.

Однако суровые условия жизни требуют консолидации, создания моноязычного пространства в целях организации единой коммуникации, а это ведет к языковой монополии, доминированию русского языка. Соответственно, для жителей северной арктической территории характерна интегральная идентичность. Как определяют этот тип идентичности исследователи, *северность* — это универсализация, стирание границ, в том числе этнических, возникновение понятия «северянин». Интересно мнение эксперта, изучающего Чукотку профессионально и проживающего там: «Мы объединяемся, наверное, те, кто приезжие. Потому что мы приезжаем, мы тут гости, кто-то временно приехал, и даже возможно на постоянное место жительства, но тем не менее это не наша территория, где мы родились. Здесь же проживают люди, которые здесь родились: чукчи, эскимосы — они тоже северяне. Для того, чтобы нам объединиться, мне кажется, подходит это понятие северности. Северность имеет две стороны медали: для приезжих временных одна, для коренных она другая» [6].

В представлении самих жителей Анадыря понятия *северность*, *северянин* включают, например, географический смысл, — отрезанность от остального мира: «Север — это определенные границы, определенная удаленность от государства, от государственного центра (Москвы)»; «Это территория выживания, край стойких и надежных людей, простор свободы» [6]. Определяются и этнокультурные параметры: «Само название “луораветланы”, как себя называют чукчи, говорит о том, что северяне — это настоящие люди. То есть это образ настоящего человека, живущего на севере, в суровых климатических условиях, он до сих пор есть, наверное, это то единственное, что остается у тех, кто не знает языка, но он знает, что у него предки настоящие» [6].

Экономический фактор, промышленная миграция и социальная инфраструктура арктического города

В соответствии с понятием «традиционная северная экономика» в арктических районах следует рассматривать и языковую жизнь региона. На территории Арктики разрабатываются и реализуются крупномасштабные промышленные проекты, связанные с освоением природных ресурсов. Одновременно здесь проживают оленеводы-кочевники, морские зверобои и рыболовы. Такая ситуация неоднократно описывалась в работах антропологов [2; 3; 8 и др.]. На фоне промышленной экспансии происходит трансформация традиционного образа жизни северных аборигенов, столкнувшихся с выбором: либо сохранять и развивать уникальную культуру, либо отказаться от нее и жить как подавляющее большинство граждан страны [8, с. 5].

Сегодня для арктических городов характерна тенденция увеличения численности коренного населения региона в городах за счет внутрорегиональной миграции из села в город, эта тенденция ярче проявилась, хотя и с разной степенью интенсивности, в постсоветский период. В настоящее время основным местом проживания коренных малочисленных народов ЧАО является Анадырь. То, что в городе этнические группы проживают компактно, способствует некоторой культурной автономии и позволяет этим народам все еще сохранять характерные для них элементы быта и культуры.

В целом же миграция широко распространена в Арктике, она серьезно влияет на образ жизни, вносит этносоциальное напряжение. Н. Б. Вахтин и Е. В. Лярская отмечают: «Север — удобный «полигон» для изучения миграции, поскольку здесь представлены практически все ее виды — от традиционного кочевания и маятниковой трансграничной миграции до вахтовой» [4, с. 346].

Как показало исследование, в связи с этим возникают по крайней мере еще две определяющие социальную инфраструктуру темы — *внутренняя колонизация и социальная ответственность*. *Внутренняя колонизация* — заполнение социально важных позиций приезжим населением. Коренное население, как правило, не занимает высоких позиций по причине недостаточного образования, отсутствия стремления к повышению социального статуса и т. д. Приведем мнение эксперта по этому поводу: «У коренных этносов Чукотки есть такое понятие, как *внутренний колониализм*. Я могу объяснить, что такое *внутренний колониализм*. Это когда одна группа подавляет другую, причем это иногда незримо случается. С чукчами так произошло. Здесь все ключевые посты на промышленных предприятиях и большую зарплату получают все-таки русские. Русские, условно, это приезжие. А местные жители — это в основном где вахтеры, сфера культуры, искусства, то есть то, что не требует образования или каких-то навыков. У коренных этносов в принципе абстрактное мышление в меньшей мере присутствует. Они же люди природы, им нужны всегда конкретные вещи, абстрактную вещь им очень сложно объяснить. На языке это практически невозможно. Соответственно, уровень образования различается, и коренные жители трудятся в менее оплачиваемой сфере сельского хозяйства: охотники, рыболовы, искусство, культура, а на более высокооплачиваемых работах там, соответственно, работают приезжие» [ЛАБАН].

Социальная ответственность в Арктике

Политика и инициативы Российского правительства играют решающую роль в развитии арктических городов. Например, государственная поддержка Северного морского пути привела к развитию инфраструктуры и повышению экономической активности в арктических городах. В законодательной сфере также наблюдается динамика, готовятся новые законы, согласно которым компании, ведущие дела в Арктической зоне, могут рассчитывать на снижение налогов, на режим свободной таможенной зоны и на сокращенные сроки оформления грузов.

Как же это влияет на этнокультурную и языковую ситуацию у общин коренных народов? Тут возникает еще одна тема — *социальная ответственность*, сфера корпоративной языковой политики, относительно новая тема для отечественной социолингвистики именно в практическом плане. По мнению исследователей, общины коренных малочисленных народов Севера все же влияют на развитие арктических городов благодаря имеющимся у них правовым гарантиям. Интеграция этих сообществ в экономическую, социальную и культурную структуру города может привести к более инклюзивному и устойчивому развитию [8]. Как отмечают исследователи, промышленное освоение традиционных мест проживания КМНС все чаще вызывает протестные акции аборигенов, свидетельствующие о существующих противоречиях между традиционным и промышленным природопользованием. Достижение партнерства коренных народов с промышленными компаниями в Российской Арктике — одно из условий социального благополучия этих народов и страны в целом [8]. Такой опыт партнерства на Чукотке имеет место. Довольно показателен пример деятельности некоммерческой организации «Фонд социального развития “Купол”», учрежденной АО «Чукотская горно-геологическая компания» в 2009 г. Основной целью деятельности фонда является вклад в социально-экономическое развитие региона и поддержка значимых для жителей Чукотки проектов [9]. Фонд уделяет большое внимание культурному развитию города путем реализации различных направлений проектов: традиции коренных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, здравоохранение, образование, устойчивое развитие малого и среднего предпринимательства. Особый акцент фонд делает на проектах, направленных на традиционное природопользование, бережное отношение к родному языку и письменности коренных малочисленных народов Севера.

На самом предприятии «Чукотская горно-геологическая компания» присутствует определенная корпоративная языковая политика. При приеме на работу имеет место ознакомление соискателя работы с уставом предприятия, в котором описываются правила поведения в местной этносреде, разъясняется специфика культуры, ментальности коренных народов региона. Фонд выделяет средства на инициативы, связанные с сохранением традиций коренных малочисленных народов в здравоохранении, образовании. Учреждены гранты для представителей КМНС, можно получить деньги на развитие малого и среднего предпринимательства. Минимальный размер гранта составляет 50 тыс. р., а максимальный — 1,5 млн. За 2009–2020 гг. фондом поддержано 190 проектов.

Очевидно, что урбанизация способствует переходу к городской культуре, ассимиляции с языком большинства и, соответственно, приводит к появлению множества социальных проблем для коренных народов. В условиях города наблюдается языковая монополия в пользу доминирующего языка, что не способствует

сохранности традиционной культуры. Для городского пространства характерен языковой сдвиг, на который влияют миграции и урбанизация. Однако современное городское сообщество все же сохраняет определенную гомогенность и внутренние связи, дающие возможность сохранности и передачи определенных внутрисемейных и общинных традиций.

Литература

1. Биткеева А. Н., Хохолова И. С., Филиппова В. В. Модель языковой комфортности в городском пространстве: Новые аспекты и методы исследования // Новые исследования Тувы. 2023. № 3. С. 151–170.
2. Вахтин Н. Б. Языки народов Севера в XX веке: очерки языкового сдвига. Санкт-Петербург: Дмитрий Буланин, 2001. 338 с.
3. Вахтин Н. Б. Север, Арктика и Сибирь — что это такое и кто там живет? URL: <https://arzamas.academy/materials/1828> (дата обращения: 27.05.2024).
4. Вахтин Н. Б., Лярская Е. В. Человеческие и инфраструктурные связи Арктической зоны РФ: Методологические подходы к изучению // Проблемы Арктики и Антарктики. 2019. Т. 65, № 3. С. 341–352.
5. Истомин К. В. Арктическая определенность: неожиданные результаты одного исследовательского проекта. URL: <https://goarctic.ru/news/arkticheskaya-opredelyennost-neozhidannye-rezultaty-odnogo-issledovatel'skogo-proekta> (дата обращения: 07.11.2023).
6. ЛАБАН — Личный архив А. Н. Биткеевой.
7. Основные итоги Всероссийской переписи населения 2020 года: в 11 т. Анадырь: Чукотстат, 2022. Т. 5. URL: <https://27.rosstat.gov.ru/folder/64095?print=1&ysclid=lqk4juidoi176141029> (дата обращения: 27.05.2024).
8. Российская Арктика: Коренные народы и промышленное освоение (2016) / под редакцией В. А. Тишкова. Москва; Санкт-Петербург: Нестор-История.
9. Фонд социального развития «Купол». URL: <http://kupolfoundation.ru/> (дата обращения: 24.05.2024).
10. Liarskaya E. V. “Where Do You Get Fish?” : Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes // Sibirica. 2017. Vol. 16. № 3. Winter. Pp. 124–149.

УДК 314.011 (571)

ГОРОДА И ПОСЕЛКИ ГОРОДСКОГО ТИПА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ: ДИНАМИКА НАСЕЛЕНИЯ И ПРАКТИКИ РЕОРГАНИЗАЦИИ В КОНЦЕ 1980-х — 2010-е гг.

© **Бреславский Анатолий Сергеевич**

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670031, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
breslavsky@imbt.ru

Рассмотрены изменения в структуре прирассовых городских населенных пунктов основной линии Байкало-Амурской магистрали и численности их населения, начиная от Бурятского участка на западе до окончания магистрали на востоке (г. Советская Гавань) в период с конца 1980-х гг. по начало 2020-х. Автор показывает, что к концу 1980-х гг. на основной линии БАМ статус ПГТ имели 18 прирассовых поселков, а статус города — 4 населенных пункта. Большая часть ПГТ

расположилась на территории двух регионов — Хабаровского края (10) и Бурятской АССР (7), в то время как в Читинской области (Забайкальском крае) этот статус приобрел лишь один притрассовый поселок, а в Амурской области — ни одного. В изучаемый период 2 из 18 обозначенных ПГТ, в связи с исполнением своей исторической роли были полностью упразднены (Гоуджекит и Тоннельный). Три малых поселка (все на территории Хабаровского края) были реорганизованы в сельские населенные пункты (Средний Ургал, Пивань, Гурское). Во всех ПГТ, сохранивших свой статус, отмечалось убытие населения, в большинстве из них — существенное. Четыре города, расположенных на магистрали, в постсоветский период сохранили свой административный статус, однако в трех из них (за исключением Северобайкальска) также наблюдался общий существенный отток населения (от 25 до 55%).

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; городское расселение; городские населенные пункты; городское население; город; поселок городского типа.

CITIES AND URBAN-TYPE SETTLEMENTS OF THE BAIKAL-AMUR
MAINLINE: POPULATION DYNAMICS AND REORGANIZATION PRACTICES
IN THE LATE 1980S — 2010S

© Anatoliy S. Breslavsky

Candidate of History, Leading Researcher

Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences

Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova st., 6

breslavsky@imbt.ru

The article examines changes in the structure of urban settlements along the route of the main line of the Baikal-Amur Railway and the size of their population, starting from the Buryat section in the west to the end of the mainline in the east (Sovetskaya Gavan) in the period from the late 1980s to the beginning of the 2020s. The author shows that by the end of the 1980s on the main line of the BAM, 18 villages near the route had the status of urban settlements, and 4 settlements had the status of a city. Most of the urban settlements are located on the territory of two regions — the Khabarovsk Territory (10) and the Buryat Autonomous Soviet Socialist Republic (7), while in the Chita region (Trans-Baikal Territory) only one highway village acquired this status, and in the Amur region — none of the villages near highways. During the period under study, two of the 18 designated towns were completely abolished in connection with the fulfillment of their historical role (Goudzhekit and Tonnelny). Three small villages (all on the territory of the Khabarovsk Territory) were reorganized into rural settlements (Sredny Urgal, Pivan, Gurskoye). In all urban settlements that retained their status, population loss was noted, in most of them significant. Four cities located on the highway retained their administrative status in the post-Soviet period, but three of them (with the exception of Severobaikalsk) also experienced an overall significant outflow of population (from 25 to 55 %).

Keywords: Baikal-Amur Mainline; urban settlement; urban settlements; urban population; city; Urban-type settlement.

Отметим сразу, что Иркутский участок БАМ не рассматривается в статье в силу текущей географии исследований автора, сфокусированных на трансформации городского расселения в регионах Забайкалья и Дальнего Востока в 1990–2010-е гг. Источниками для подготовки данной статьи выступили, главным образом, материалы всесоюзной переписи населения 1989 г. [5], Всероссийских переписей населения 2002, 2010, 2020 гг. [6; 7; 8] (далее — ВПН), а также нормативно-правовые акты, оформившие в изучаемый период те или иные реорганизации поселений.

В конце 1980-х гг. бурятский участок БАМ де юре открывал на западе рабочий поселок Гоуджекит, относящийся к Северобайкальскому горсовету, в котором перепись 1989 г. уже не зафиксировала жителей [5], в то время как еще в 1979 г. в нем проживало 2,5 тыс. человек [4], а к середине 1980-х гг. — 4 тыс. [10]. Однако, выполнив свою историческую функцию (в поселке размещались строители Байкальского тоннеля на границе между Иркутской областью и Бурятской АССР, введенного в эксплуатацию в середине 1980-х гг.), поселок был покинут строителями и в начале 1990-х гг. упразднен. Расположенный восточнее г. Северобайкальск, получивший этот статус в 1980 г., к концу 1980-х гг. по численности населения (28,3 тыс.) вплотную приблизился к Гусиноозерску — наиболее крупному из малых городов Бурятской ССР того времени [5]. Несмотря на ошибки, допущенные при планировании потребностей города в жилье, инфраструктуре [21, с. 90], сложный период 1990-х гг., фактически монопрофильный характер городской экономики, неукорененность большинства жителей, к началу 2000-х гг. город потерял лишь 10 % населения (2,9 тыс.) [6]. В последующие межпереписные периоды (2002–2010, 2010–2020) население города убывало еще менее значительно (менее 0,7 тыс. человек в каждый) [6; 7; 8]. Как итог, к началу 2020-х гг. город в результате миграционной и естественной убыли потерял лишь 4,1 тыс. человек (14,5%), что в условиях развития Бурятского участка БАМ в этот период не представляется критичным.

Как известно, бурятский участок БАМа — это территории Северо-Байкальского и Баунтовского районов. На момент ВПН 1989 г. на территории первого целых шесть поселков сохраняли статус рабочих поселков городского типа (Кичера, Нижнеангарск, Новый Уоян, Северомуйск, Тоннельный, Янчукан), а на территории второго — лишь один (Таксимо) [5]. В этом же 1989 году, в связи с образованием Муйского района Бурятской АССР, три из обозначенных ПГТ перешли в его состав: Таксимо, ставший его административным центром, а также Северомуйск и Тоннельный. Все они, за исключением Тоннельного, к ВПН 2020 г. сохранили статус ПГТ. Показательно, что среди 33 ПГТ всей Бурятии, имевших этот статус в конце 1989 г., к ВПН 2020 г. сохранили его лишь 12; 6 из них располагались в зоне БАМа. Единственным полностью упраздненным ПГТ региона стал упомянутый пос. Тоннельный, при образовании обозначенный в документах как «временный», но получивший в 1978 г. статус ПГТ «в порядке исключения» [1, с. 98]. В связи с пуском в эксплуатацию Северомуйского тоннеля на БАМе в 2004 г. Этот поселок был признан закрывающимся и постепенно, не без проблем расселен [1, с. 99], а в 2009 г. окончательно упразднен [15]. Также связанный со строительством тоннеля поселок Северомуйск хотя и сохранил статус пгт, но с ВПН 1989 г. по ВПН 2020 г. потерял 90,5 % населения (число его жителей уменьшилось с 9,6 до 0,9 тыс.). Отток населения в других ПГТ также был весьма существенным. 66 %

населения с конца 1980-х гг. утратил ПГТ Кичера, 70% — Новый Уоян, 83% — Янчукан, административный центр Северо-Байкальского района ПГТ Нижнеангарск — 44%, а Таксимо, центр Муйского района, — 40%. Уменьшение населения было вполне естественным ответом на снижавшиеся возможности трудоустройства в поселках, неопределенность их будущего после завершения основных проектов строительства. Показательно, что в районах Бурятского участка БАМа ни один крупный проект по освоению полезных ископаемых, за исключением золотодобычи, так и не получил развития вплоть до начала 2020-х гг. [2, с. 206].

Переходя к читинскому участку БАМа, отметим, что он прошел по Каларскому району этого региона. В конце 1980-х гг. только один поселок на территории района имел статус ПГТ — Новая Чара. В 2020 г. он стал его новым административным центром. Население этого поселка, возникшего при строительстве БАМа, с ВПН 1989 г. по ВПН 2020 г. сократилось более чем в половину — с 8,8 до 4,2 тыс. [5; 8]. С конца 2010-х гг. его развитие поддерживает освоение Удоканского медного месторождения. При этом весь Каларский район остается слабо связанным с основной полосой расселения в Забайкальском крае. То же, в общем, свойственно поселениям Бурятского участка БАМа по отношению к основной части Бурятии и даже к другим ее северным районам.

Мы опускаем в своем обзоре городские населенные пункты Якутии, поскольку таковых нет на основной линии магистрали (они есть на «малой» ветке БАМ и севернее — на Амуро-Якутской магистрали; изменение их статуса и численности населения в изучаемый период рассмотрены нами в отдельной статье наряду с остальными городами и ПГТ республики [3]).

На значительном отрезке БАМ в Амурской области (на территории обширных Тындинского и Зейского районов) к концу 1980-х гг. статус города имела лишь Тында, вобравшая в себя основной производственно-строительный потенциал этого участка. При этом ни один из притрассовых поселков на территории региона не получил ни к этому времени, ни позднее статус поселка городского типа. Тында, провозглашенная «новой столицей» БАМа [20; 22], в 1990–2010-е гг. потеряла почти 54% населения: с ВПН 1989 г. по ВПН 2020 г. оно уменьшилось с 62 до 28,6 тыс. При этом основное убытие произошло уже в 1990-е гг. По относительным показателям оттока населения среди 8 городов Амурской области, в которых наблюдалось общее убытие населения, она заняла 7-е место, «уступив» немного лишь г. Завитинску.

Финальный из рассматриваемых нами отрезков основной линии БАМ, ведущий на восток к ее окончанию, пролегает на территории пяти районов Хабаровского края. Здесь же расположился и крупнейший город, расположенный на трассе, — Комсомольск-на-Амуре основанный и получивший ускоренное развитие десятилетиями ранее (с начала 1930-х гг.) [11], прежде всего, как военно-промышленный центр. В конце 1980-х гг. город занимал третью строчку в перечне наиболее крупных городов российского Дальнего Востока. С конца 1980-х гг. до ВПН 2020 г. на фоне кризисных процессов в ВПК и других сферах городской экономики и по иным множественным причинам население города уменьшилось почти на четверть (24%) — с 315 до 238,5 тыс. [5; 8]. О проблемах в развитии инфраструктуры города в своем Послании Федеральному собранию РФ в декабре 2015 г. высказался Президент РФ В. В. Путин: «Еще одним динамичным центром

Дальнего Востока должен стать и Комсомольск-на-Амуре. Это город с легендарной историей, с современной высокотехнологичной промышленностью, которая выпускает востребованную гражданскую продукцию и успешно работает на оборону. Но городская и социальная инфраструктура находится здесь в запущенном состоянии. Это касается и общего облика города, и объектов спорта, культуры, учреждений здравоохранения, образования — все это не соответствует потенциалу Комсомольска-на-Амуре поэтому сюда сложно привлекать молодых перспективных специалистов, в которых остро нуждаются предприятия региона. Считаю, что в рамках имеющихся программ нужно сконцентрировать ресурсы и, не откладывая, направить их на решение городских проблем Комсомольска-на-Амуре» [18]. Уже в 2016 г. был разработан и утвержден правительством РФ план социально-экономического развития города [17], тем не менее его население продолжало ежегодно убывать.

Переходя к притрассовым ПГТ на территории Хабаровского края, отметим, что в конце 1980-х гг. на территории Верхнебуреинского района таковых было три: районный центр Чегдомын, Новый Ургал и Средний Ургал (расположенные рядом, они формировали локальную систему расселения). В Солнечном районе края, по которому также прошла магистраль, ни один из притрассовых поселков не получил статус ПГТ к этому времени и позднее (хотя на территории района, как в других рассматриваемых районах, были иные ПГТ). В Комсомольском районе городскими числились поселок Пивань (на противоположном от Комсомольска-на-Амуре берегу р. Амур), а также более отдаленный от города поселок Гурское. В континентальной части Ванинского района Хабаровского края в статусе ПГТ Всесоюзную перепись 1989 г. встретил поселок Высокогорный. Уже на выходе магистрали к Татарскому проливу Японского моря статус ПГТ имели крупный портовый поселок и районный центр Ванино [12], а также пристанционный поселок Октябрьский. Восточную оконечность магистрали оформляли сразу несколько городских населенных пунктов Советско-Гаванского района: в те времена центр судоремонта и многофункциональный центр локальной системы расселения — г. Советская Гавань [9; 19] и расположенные рядом с ним ПГТ Заветы Ильича (база военно-морского флота) и Майский (поселок при одноименной ГРЭС). Часть из обозначенных поселков в изучаемый период утратила статус ПГТ. Так, в 1996 г. специальными постановлениями Хабаровской краевой думы сравнительно небольшие поселки Средний Ургал [15] и Пивань [16] были преобразованы в села, а в 2012 г. сельским населенным пунктом стал также небольшой поселок Гурское [13] на железнодорожной линии между Комсомольском-на-Амуре и Советской Гаванью. В 1989 г. в нем уже проживало менее 1 тыс. человек.

В большинстве притрассовых поселков Хабаровского края, сохранивших свой статус, в 1990–2010-е гг. наблюдался существенный отток населения. На 41,5% (8,5 тыс. чел.) уменьшилось население Чегдомына. Сдерживающее влияние на отток оказали недавние проекты по строительству и модернизации производственных объектов на Ургальском каменноугольном месторождении, сохраняющем свое экономическое значение. На 21 % (1,9 тыс. человек) уменьшилось население расположенного рядом пристанционного поселка Новый Ургал. На 41 % (1,7 тыс.) сократилось число жителей пос. Высокогорный. В Ванино, производственно-экономическое значение которого после кризиса 1990-х гг. постепенно выросло на фоне экономического угасания Советской Гавани (вследствие закрытия в городе

двух градообразующих судоремонтных и пр. предприятий), также отмечался отток населения (на 19,5 %, или на 4,2 тыс.). На фоне передислокации военных, кризиса местного лесоперерабатывающего комбината на 23 % (1,8 тыс.) уменьшилось население пос. Октябрьский, функционирование которого продолжает поддерживать связанная с ним железнодорожная станция Советская Гавань — Сортировочная.

Собственно, Советская Гавань, возникшая и получившая статус города задолго до строительства БАМ, имевшая хорошие перспективы развития в конце 1980-х гг., в 1990–2000-е гг. утратила практически всю свою производственную базу, население города сократилось на треть — 10,7 тыс. чел. В результате реорганизации базы военно-морского флота и по иным причинам около 40 % населения (5 тыс. человек) убыло из расположенного рядом с городом поселка Заветы Ильича. Более половины населения (2,3 тыс.) за три последних межпереписных периода убыло из пос. Майский. Вывод из эксплуатации местной градообразующей ГРЭС, служившей основой энергоснабжения для всей локальной группы населения, начался после ввода в эксплуатацию новой Совгаванской ТЭЦ в 2020 г.

Таким образом, к концу 1980-х гг. на основной линии БАМ статус ПГТ имели 18 притрассовых поселков (17 без учета уже безлюдного пгт Гоуджекит), а 4 населенных пункта — статус города (Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Тында, Северобайкальск). Большая часть ПГТ расположилась на территории двух регионов — Хабаровского края (10) и Бурятской АССР (7), в то время как на территории Читинской области этот статус приобрел лишь один притрассовый поселок, а в Амурской области — ни один из поселков у магистрали. В изучаемый период 2 из 18 обозначенных ПГТ в связи с исполнением своей исторической роли были полностью упразднены (Гоуджекит и Тоннельный). Три малых поселка (все на территории Хабаровского края) были реорганизованы в сельские населенные пункты (Средний Ургал, Пивань, Гурское). Во всех ПГТ, сохранивших свой статус, отмечалось убытие населения, в большинстве из них — существенное. Четыре города, расположенных на магистрали, в постсоветский период сохранили свой административный статус, однако в трех из них (за исключением Северобайкальска) также наблюдался общий существенный отток населения (от 25 до 55%), который, вероятно, продолжится в ближайшие годы.

Литература

1. Байкалов Н. С. Стратегии выживания строителей БАМа на современном этапе // Вестник Бурятского государственного университета. 2011. № 7. С. 97–101.
2. Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от Всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации: монография. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ, 2021. 232 с.
3. Бреславский А. С. Процессы урбанизации в Республике Саха (Якутия): динамика ключевых параметров (1989–2018) // Урбанистика. 2020. № 1. С. 68–81.
4. Всесоюзная перепись населения 1979 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу // Демоскоп Weekly. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus79_reg2.php (дата обращения: 26.04.2024).
5. Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность населения СССР, РСФСР и ее территориальных единиц по полу // Демоскоп Weekly. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg1.php (дата обращения: 26.04.2024).

6. Всероссийская перепись населения 2002 г. Численность городского населения России, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу // Демоскоп Weekly. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus02_reg2.php (дата обращения: 26.04.2024).
7. Всероссийская перепись населения 2010 г. Численность населения городских населенных пунктов Российской Федерации // Демоскоп Weekly. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus10_reg2.php (дата обращения: 26.04.2024).
8. Всероссийская перепись населения 2020 г. // Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/tab-5_VPN-2020.xlsx (дата обращения: 17.01.2024).
9. Гавань, рожденная подвигом. 155-летию Советской Гавани посвящается / рук. проекта Б. Д. Дрозд; текст А. В. Василенко. Комсомольск-на-Амуре: Жар-Птица, 2008. 128 с.
10. Гоуджекит и Гранитный / БАМ сквозь пространство и время. URL: <http://ihaefe.org/bam/города-и-поселки-бама/гоуджекит-и-гранитный/> (дата обращения: 26.04.2024).
11. Комсомольск-на-Амуре — город мужества, труда и героизма. Хабаровск: Кн. изд-во, 1982. 376 с.
12. Надежный причал России: Порту Ванино — 60 лет. Хабаровск: Приамурские ведомости, 2002. 176 с.
13. О преобразовании городского населенного пункта рабочий поселок Гурское, находящегося на территории Комсомольского района Хабаровского края, путем изменения его статуса в сельский населенный пункт поселок Гурское и о внесении изменений в отдельные законы Хабаровского края: постановление Законодательной думы Хабаровского края от 28.03.2012 г. № 751 // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/995149880> (дата обращения: 24.04.2024).
14. Об упразднении поселка Тоннельный Муйского района Республики Бурятия : постановление Народного Хурала Республики Бурятия от 01.07.2009 г. // Народный Хурал Республики Бурятия. URL: <https://hural-buryatia.ru/deyatelnost/zakonodatel'naya/normativno-pravovye-akty/postanovleniya-narodnogo-khurala-imeyushchie-normativnyy-kharakter-i-svedeniya-o-vnesenii-v-nikh-izm/?doc=237> (дата обращения: 19.04.2024).
15. О преобразовании рабочего поселка Средний Ургал Верхнебуреинского района и Среднеургальской администрации соответственно в сельский населенный пункт село Средний Ургал и Среднеургальскую сельскую администрацию: постановление Хабаровской краевой думы от 23.04.1996 г. № 110 // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/995108153> (дата обращения: 24.04.2024).
16. О преобразовании рабочего поселка Пивань Комсомольского района и администрации поселка Пивань в сельский населенный пункт село Пивань и администрацию села Пивань : постановление Хабаровской краевой думы от 30.10.1996 г. № 253 // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/995108264> (дата обращения: 24.04.2024).
17. Об утверждении долгосрочного плана комплексного социально-экономического развития г. Комсомольска-на-Амуре: распоряжение Правительства Российской Федерации от 18.04.2016 г. № 704-р // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420349849> (дата обращения: 13.01.2024).
18. Послание Президента РФ В. В. Путина Федеральному собранию РФ от 03.12.2015 г. // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/40542> (дата обращения 13.01.2023)
19. Томилин А. И. Город Советская Гавань и его люди. Хабаровск: Риотип, 2003. 247 с.
20. Тында: от оленьих троп до столицы БАМа / составитель В. Гузий. Новосибирск: Наука, 2003. 310 с.
21. Хаптаев Р. Е. К истории города Северобайкальска // Проблемы истории и культурно-национального строительства в Республике Бурятия. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1998. С. 86–91.
22. Шестак И. М. Главный город магистрали (повествование о прошлом поселка Тындинский, рассказ о строительстве города Тынды, людях, которые возводили столицу БАМа). Новосибирск: Офсет-ТМ, 2020. 334 с.

УДК 94:792(571.54)

**ОСОБЕННОСТИ ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
НОВЫХ ГОРОДОВ ЗАБАЙКАЛЬЯ в 1950–1980-е гг.***

© **Цырендашиев Жамьян Жаргалович**

научный сотрудник лаборатории региональной истории,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

На основе архивных источников рассматриваются базовые демографические параметры: численность и состав населения, показатели естественного и механического движения. Выявляются особенности изменения численности населения изучаемых городов, в которых прослеживается зависимость людности от производственных возможностей и перспектив градообразующих предприятий. Анализ трудовой миграции, показателей смертности и рождаемости позволил классифицировать города на отдельные группы. Показано место новых городов в демографической картине регионов. Итоги исследования указывают, что «жизнеспособность» городских поселений закладывалась в изучаемый период. В ряде населенных пунктов рост численности населения происходил за счет трудовой миграции, тогда как в других имела место демографическая стабилизация. Монопрофильная экономическая структура большинства поселений была основана на экстенсивном характере промышленного производства, что в долгосрочной перспективе не позволяло закреплять население. В городских поселениях полипрофильной структуры ряд предприятий играли своего рода «амортизирующую» роль. Перечисленные аспекты во многом определили вектор демографического развития новых городов Забайкалья в постсоветский период.

Ключевые слова: новые города; Забайкалье; численность населения; трудовая миграция; естественный прирост; механическое движение.

**FEATURES OF DEMOGRAPHIC DEVELOPMENT
OF NEW CITIES IN TRANSBAIKALIA IN THE 1950–1980S**

© Tsyrendashiev Zhamyan Zhargalovich

Researcher at the Laboratory of Regional History
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
tsyrendashiev_zhamyan@mail.ru

Based on archival sources, the article examines basic demographic parameters: the size and composition of the population, indicators of natural and mechanical movement. The features of changes in the population of the cities under study are revealed, in which the dependence of the population on the production capabilities and prospects of the city-forming enterprises can be traced. Analysis of labor migration, mortality and birth rates made it possible to classify cities into separate groups. The place of new cities in the

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-01656.
URL: <https://rscf.ru/project/24-28-01656>.

demographic picture of the regions is shown. The results of the study indicate that the “viability” of urban settlements was laid down during the period under study. In a number of settlements, population growth occurred due to labor migration, while in others demographic stabilization occurred. The single-industry economic structure of most settlements was based on the extensive nature of industrial production, which did not allow the population to consolidate in the long term. In urban settlements with a multi-profile structure, a number of enterprises played a kind of “cushioning” role. The listed aspects largely determined the vector of demographic development of new cities in Transbaikalia in the post-Soviet period.

Keywords: new cities; Transbaikalia; population; work migration; natural growth; mechanical movement.

Демографическое развитие, процессы социального воспроизводства человека, поселенческая и трудовая миграция определяют точки роста человеческого потенциала. В этом смысле наиболее подвижным компонентом выступает городское население. На территории Сибири и Дальнего Востока его подвижность выражена, по мнению ряда исследователей, в «сжатии» пространства как процессе физического сокращения обжитых и интенсивно освоенных территорий [20; 22].

Планомерная убыль населения при низком уровне возобновления демографических потенциалов населенных пунктов снижает их социально-демографическую стабильность, так как «людность является одним из важных индикаторов уровня социально-экономического развития пункта, степени устойчивости его функционирования» [17, с. 166]. Истоки данных процессов обращают нас в период масштабных индустриальных проектов по освоению восточных регионов страны. Во 2-й половине XX в. на территории Сибири и Дальнего Востока возникают сотни новых населенных пунктов с соответствующими темпами урбанизации и характерным формированием городского общества. Низкая плотность населения в районах нового промышленного освоения, их удаленность от хозяйственных и социокультурных центров предопределили потребность в привлечении значительных трудовых ресурсов. Советское государство в этих условиях разработало миграционную политику, определяющую особенности формирования населения в городах-новостройках. Не исключением стали новые города Забайкалья, возникшие в процессе реализации крупных индустриальных проектов в 1950–1980-е гг. К их категории относятся 3 городских поселения Республики Бурятия (Закаменск, Гусиноозерск, Северобайкальск) и 5 населенных пунктов Забайкальского края (Хилок, Шилка, Балей, Могоча, Борзя, Краснокаменск).

В научной литературе вопросы урбанизации сибирского и дальневосточного регионов, государственной политики по формированию и закреплению населения, динамики его численности и пр., получили освещение в ряде работ [9; 11; 12; 17; 18; 19; 20]. При этом аспекты демографического развития новых городских поселений Забайкалья не рассматривались в качестве отдельного объекта исследования.

Важнейшим индикатором социально-демографической стабильности является людность городских поселений, которая определяет степень устойчивости населенных пунктов. С началом интенсивного промышленного освоения территорий Забайкалья существенно возрастает трудовая миграция сельских жителей в города.

Согласно Всесоюзной переписи 1959 г., общая численность населения новых городов Бурятской АССР, за исключением Северобайкальска, составляла 25 349 человек, или 9,2 % от городского населения республики [23]. В ходе строительства Гусиноозерской ГРЭС, Бурятского и Читинского участков БАМа численность населения постепенно возрастает за счет миграционного прироста. Так, только в течение 1970–1980-х гг. население БАМа увеличилось на 32,5 %, что было значительно выше республиканских и общесоюзных показателей [9, с. 17].

По итогам переписи 1989 г. население Северобайкальска возросло в 2,2 раза, Гусиноозерска в — 2,6 раза, суммарно составив 73 717 человек, или 11,4 % от городского населения Бурятской АССР [16]. При этом численность населения Закаменска за период 1959–1970-х гг. снизилась на 7,6 %, а в 1989 г. возросла на 15,1 % относительно переписи 1979 г. [15]. Население этого города пополнялось в основном за счет естественного прироста и трудовой миграции. Последняя была незначительной из-за снижения производственных показателей и постепенной отработки сырьевой базы Джидинского комбината.

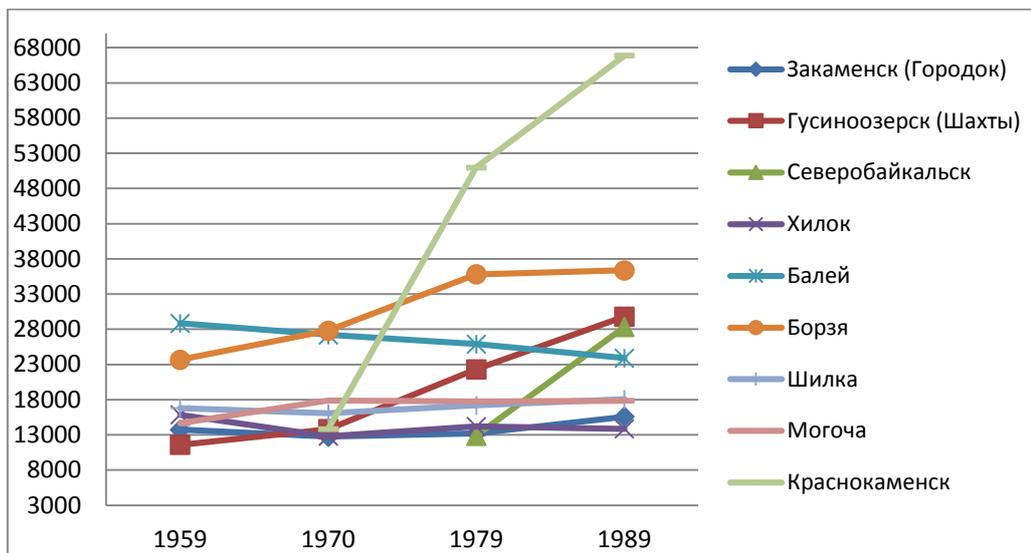


Рис. 1. Динамика численности населения новых городов Забайкалья по итогам Всесоюзных переписей 1959–1989-х гг.

В 1959 г. общая численность городского населения Читинской области составляла 564 300 человек, из которых 99 840 человек (17,7 %) проживали в новых городах, в 1989 г. этот показатель возрос до 176 905 человек (19,8 %) [14]. Рост был обеспечен за счет Краснокаменска, население которого за 2 года почти с «нуля» (1968–1970-х гг.) возросло до 13 830 человек [15], а в 1970–1989 гг. увеличилось в 5 раз [16]. С 1959 по 1989 г. население Борзи возросло на 65,1 %, Могочи — на 21,8, Шилки — на 9,3 % [13, 16]. В то же время Балей демонстрировал убыль на 17,3 %, а Хилок — на 14 % [16]. Развитие промышленности трех городов (Борзя, Могоча, Шилка) и объектов соцкультбыта позволяло привлекать дополнительные трудовые ресурсы. Миграционное движение в этих городах носило внутриобластной характер, т. е. из близлежащих сел и деревень в районные центры. При этом в

городах с меньшими перспективами, связанными с постепенной отработкой месторождений и общим спадом промышленности, оставался высоким миграционный отток населения в областной центр Читы либо за пределы региона. В 1966 г. этот показатель составил в Балее 1721 человек [1, л. 13], в Хилке — 198 [5, л. 13], в то же время механический прирост в Балее достиг 1657 человек [2, л. 25], в Хилке — 154 [5, л. 14]. В 1980 г. отток составлял в Балее — 1634, прирост — 1503 человека [3, л. 19, 27], в Хилке отток — 312, прирост — 256 человек [6, л. 20]. Таким образом, в исследуемый период новые города Забайкалья приобретают «демографический вес» в структуре населенных пунктов и численности городского населения края.

Особенностью формирования населения в наиболее молодых городах (Северобайкальск, Краснокаменск) было преобладание механического увеличения численности, прежде всего молодого населения, что считается закономерным явлением для районов пионерного освоения. Наиболее многочисленная группа работников приходилась на возраст 20–30 лет. На БАМе в 1974 г. молодые люди до 28 лет составляли 50,2 %, в 1978 г. — 48,8, в 1983 г. — 43,9 % [9, с. 28]. Вследствие низкой миграционной активности и трудностей адаптации старшего поколения к природно-климатическим условиям, доля работников предпенсионного и пенсионного возрастов оставалась низкой. Создание кадрового потенциала в районах нового освоения требовало большего привлечения «мужских» специальностей: строителей, инженеров, сварщиков, электриков, шахтеров, энергетиков и пр. Потребность в них была наиболее высокой при реализации народнохозяйственных проектов 1970–1980-х гг. В гендерной структуре наиболее молодых городов согласно всесоюзным переписям преобладало мужское население. Так, в Северобайкальске перевес мужчин в 1970 г. составлял 19,2 %, (7124/5758), в Краснокаменске — 42,3 % (9717/4113), в Гусиноозерске 5,3 % (11462/10858) [14], хотя в предыдущие десятилетия перевес имело женское население. Подобный дисбаланс препятствовал созданию в новых местах семей, замедлял процесс естественного прироста населения и увеличивал количество разводов. Тем не менее по переписи 1989 г. этот показатель сократился в Северобайкальске до 3,5 % (13915/14421), в Краснокаменске — до 12,1 % (33077/33795), в Гусиноозерске — до 3,1 % (15137/14653) [16]. При этом в последнем, как наиболее «старом» городе, рост числа рождений и общего коэффициента рождаемости являлся результатом увеличения доли женщин в возрасте 20–30 лет и повышения уровня брачности [10]. В 1977 г. естественный прирост на 1 тыс. человек составлял рекордные 26,1 человека. Однако в 1978–1989-х гг. этот показатель снизился до 11,1 человека, что объясняется увеличением населения предпенсионного и пенсионного возрастов, сопровождавшимся ростом смертности. Аналогичные тенденции прослеживались в Северобайкальске, где естественный прирост на 1 тыс. человек в 1980 г. составил 19,0; в 1982 — 28,5; в 1986 — 25,2, а в 1989 г. — 17,0 человека [21]. Тем не менее новые города занимали лидирующие места в республиканских и областных показателях рождаемости.

В меньшей степени данные тенденции проявились в новых населенных пунктах «постарше», чья половозрастная структура формировалась значительно раньше. По итогам четырех всесоюзных переписей, женское население в среднем преобладало на 4–7 %, что связано с развитием сети учреждений социально-бытового назначения и появлением в предшествующий период предприятий легкой,

пищевой, текстильной, полиграфической отраслей промышленности, расширяющих сферу приложения «женских» видов труда. Новые города столкнулись с проблемой «старения» населения относительно миграционного прироста, которое зачастую компенсировало общую убыль населения. При этом многочисленное поколение, родившееся в послевоенный период, вступило в детородный возраст, существенно повысив показатели рождаемости. В Закаменске с 1959 по 1970 г. разница между рождаемостью и смертностью снизилась с 372 до 134 человек в сторону убыли, т.е. почти в 2,7 раза, а в 1989 г. разница относительно предыдущего показателя составила 25,5 % в сторону прироста (181 человек) [21].

Согласно статистическим отчетам за 1980 г., коэффициент рождаемости на 1 тыс. человек составлял в Балее 16,1 [4, л. 65], в Закаменске — 22,5 [21], в Хилке — 17,2 [7, л. 17], варьируясь в сторону увеличения. В 1987 г. рождаемость на 1 тыс. человек в Закаменске составила 23,5 [21], в Балее — 19,2 [4, л. 34], в Хилке — 18,1 [8, л. 21]. Параллельно понижался коэффициент смертности на 1 тыс. человек. В 1980-е гг. этот показатель варьировался в Закаменске от 12,6 до 10,2 [21], в Балее — от 12,1 до 10,7 [4, л. 36]. В среднем естественная убыль составляла $\frac{1}{2}$ от родившихся. Миграционный отток населения оставался высоким, в связи с постепенной выработкой месторождений и общим спадом промышленности, что привело к уменьшению численности населения трех городов: их относительно высокие показатели рождаемости «съедались» смертностью и оттоком, сводя на нет естественный прирост населения.

Высокие темпы роста населения демонстрировали наиболее молодые города, находящиеся в авангарде «ударных строек коммунизма», прежде всего Гусиноозерск, Северобайкальск и Краснокаменск, чье население возросло в несколько раз. В свою очередь, новые города показывали незначительный рост или даже убыль населения. Половозрастная структура обуславливалась особенностями хозяйственного освоения районов. В молодых городах потребность в соответствующих специальностях породила временный перекоп в сторону мужского населения. По мере завершения строительства базовых предприятий городов начинается выравнивание гендерной структуры, запросы развивающейся промышленности и социальных учреждений склоняются к большему вовлечению «женского» труда. В возрастной структуре населения численность молодежи 20–30 лет превалировала, но со временем сокращалась в общей структуре населения. В остальных городах схожие тенденции наблюдались в предшествующий период (1930–1940-е гг.), когда механическое движение населения превалировало над естественными приростом и убылью. Развитие социальной инфраструктуры и возникновение разных отраслей промышленности городов в последующие десятилетия обусловили запрос на соответствующие специальности. Уровень смертности снижался относительно временного увеличения рождаемости. На рубеже 1980–1990-х гг. во всех изучаемых городах последует снижение обоих показателей, что позволяет констатировать «второй демографический переход», характеризующийся низкой смертностью, низкой рождаемостью, высокой мобильностью населения, увеличением возраста заключения брака и материнства.

Таким образом, демографическая картина городов-новостроек позволяет выявить специфику механического и естественного движения населения, обусловленную рядом характерных черт отдельных групп городских поселений:

1) высокий механический и естественный прирост, превалирование первого над вторым за счет трудовой миграции населения на комсомольские молодежные стройки (Гусиноозерск, Северобайкальск, Краснокаменск);

2) низкий механический и естественный прирост (Борзя, Шилка, Могоча, Хилок);

3) естественная и механическая убыль населения по мере выработки месторождений и постепенной стагнации промышленности (Закаменск, Балей).

Монопрофильная экономическая структура третьего типа поселений была завязана на экстенсивном характере промышленного производства, что в долгосрочной перспективе не позволяло закреплять население. В городских поселениях второго типа сложилась относительно многопрофильная структура промышленности, где в случае упадка базовых производств предприятия других отраслей играли своего рода «амортизирующую» роль. В свою очередь, первый тип демографической структуры повторял путь третьей группы городских поселений, которые к концу рассматриваемого периода утратили эффект «низкого старта». Перечисленные аспекты во многом определили вектор демографического развития новых городов Забайкалья в постсоветский период.

Литература

1. АО БР (Архивный отдел Балейского района Забайкальского края). Ф. 11. Оп. 1. Д. 200.
2. АО БР. Ф. 11. Оп. 1. Д. 44.
3. АО БР. Ф. 11. Оп. 1. Д. 44. Л. 19; АО БР. Ф. 11. Оп. 1. Д. 44. Л. 27.
4. АО БР. Ф. 11. Оп. 1. Д. 226.
5. АО ХР (Архивный отдел Хилокского района Забайкальского края). Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 121.
6. АО ХР. Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 241.
7. АО ХР. Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 197.
8. АО ХР. Ф. Р-10. Оп. 1. Д. 210.
9. Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989). Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. 210 с.
10. Браки и разводы населения Республики Бурятия. URL: <https://03.rosstat.gov.ru/demo> (дата обращения: 02.06.2023).
11. Бреславский А. С. Итоги советской урбанизации Читинской области: структура, численность и функциональное значение городских поселений // Исторический журнал: научные исследования. 2020. № 5. С. 157–167.
12. Будко В. В. Особенности процесса урбанизации на территории Читинской области: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. Улан-Удэ, 2005. 21 с.
13. Всесоюзная перепись населения 1959 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg2.php (дата обращения 03.06.2023).
14. Всесоюзная перепись населения 1970 г. / Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg2.php (дата обращения 02.06.2023).
15. Всесоюзная перепись населения 1979 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg2.php (дата обращения 02.06.2023).
16. Всесоюзная перепись населения 1989 г. Численность городского населения РСФСР, ее территориальных единиц, городских поселений и городских районов по полу. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg2.php (дата обращения 02.06.2023).
17. Горина К. В. Демографическая характеристика структур городской и сельской местности Забайкальского края // Научные ведомости. 2014. № 3. С. 166–164.

18. Дашинамжилов О. Б., Лыгденова В. В. Демографический переход бурят Республики Бурятия в 1959–2010-е гг. // Этнографическое обозрение. 2019. № 3. С. 183–197.

19. Королева Т. М. Демографические процессы в Восточной Сибири в период 1960–1980-х гг. // Международный информационно-аналитический журнал «Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык». 2015. № 2(05).

20. Нефедова Т. Г. Сжатие внегородского освоенного пространства России — реальность, а не иллюзия // Сжатие социально-экономического пространства: новое в теории регионального развития и практике его государственного регулирования. Москва, 2010. С. 128–144.

21. Рождаемость, смертность и естественный прирост населения Республики Бурятия в разрезе районов. URL: <https://03.gosstat.gov.ru/demo> (дата обращения: 02.06.2023).

22. Трейвиш А. И. «Сжатие» пространства: трактовка модели // Сжатие социально-экономического пространства: новое в теории регионального развития и практике его государственного регулирования. Москва, 2010. С. 20–25.

23. Численность населения Республики Бурятия в разрезе районов (погрешность 50 человек). URL: <https://03.gosstat.gov.ru/demo> (дата обращения: 01.06.2023).

УДК 94(1-21)(571.54)

СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК: ОТ БАМОВСКОГО ПРОЕКТА К СОВРЕМЕННЫМ ПРОГРАММАМ РАЗВИТИЯ

© Гаськова Елена Викторовна

заведующая архивом,

Архивный отдел Управления делами Администрации
муниципального образования «Город Северобайкальск»
Россия, 671700, г. Северобайкальск, пр-т Ленинградский, 7
archivsbk@yandex.ru

Кратко изложена история возникновения и развития города Северобайкальска. Эмпирическую базу работы составили архивные документы. Этот молодой город появился на карте нашей страны в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали. Проектировался и строился Северобайкальск шефами из Ленинграда. Как и вся наша страна, город пережил исторические перипетии конца XX — начала XXI века: быстрый взлет, экономический кризис, уверенный подъем.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; молодые города; Северобайкальск; Нижнеангарсктрансстрой; ПМК «ЛенинградБАМстрой».

SEVEROBAIKALSK: FROM BAM CONSTRUCTION PROJECT TO CONTEMPORARY DEVELOPMENT PROGRAMS

© Gaskova Elena Viktorovna

Archive Manager

Archival Department of the Administration of the Municipal Formation
"Severobaikalsk City"

Russia, 671700, Severobaykalsk, Leningradsky Ave., 7
archivsbk@yandex.ru

The article briefly outlines the history of the emergence and development of the city of Severobaikalsk. The empirical basis of the work was made up of archival documents. This young city appeared on the map of our country in connection with the construction of the Baikal-Amur Mainline. Severobaikalsk was designed and built by chefs from Leningrad. Like our entire country, the city survived the historical vicissitudes of the late 20th and early 21st centuries: rapid takeoff, economic crisis, and confident recovery.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; young cities; Severobaikalsk; "Nizhneangarsktransstroy"; mobile mechanical division "LeningradBAMstroy".

Возникновение Северобайкальска связано со строительством, а в дальнейшем и эксплуатацией Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Мыс Курлы, где предполагалось построить город, являлся единственно пригодной площадкой для размещения крупной железнодорожной станции на участке магистрали от Усть-Кута (Лена) до Байкала. Здесь было намечено строительство крупной станции, которая сможет производить все операции, связанные с пропуском транзитных грузовых и пассажирских поездов. Проектом был предусмотрен ряд объектов, необходимых для выполнения перечисленных задач, а именно: приемоотправочный и сортировочные парки, пассажирский вокзал, грузовой двор, локомотивное и вагонное хозяйство, тяговая подстанция и др.

Северо-Байкальский район, на территории которого планировалось строительство города, расположен в северо-западной части Бурятской АССР (с 1992 г. — Республика Бурятия). Район характеризуется континентальным климатом, суровым и засушливым, низкими зимними температурами, относительно малым количеством осадков, сильно иссушающими ветрами. Эта территория относится к зоне распространения многолетнемерзлых пород в девятибалльной сейсмической зоне.

В феврале 1975 г. Сибгипротрансу было поручено строительство временного поселка строителей и служебно-технических зданий (вокзала, здания отделения дороги, дома связи, локомотивного и вагонного хозяйства, грузового двора, базы материально-технического снабжения, комплекса ПЧ и ШЧ и др.) [5, л. 82].

В том же феврале 1975 г. Министерством путей сообщения СССР было сформулировано задание институту Ленгипрогор на разработку генерального плана будущего города: рабочие чертежи жилых и гражданских зданий, инженерных коммуникаций — все сети водоснабжения, канализации, теплоснабжения, электроснабжения, очистные сооружения, котельные [5, л. 78–79].

Генеральный план города был выполнен Ленгипрогором в 1975 г. и предусматривал строительство 5-этажных жилых домов серии 122 с учетом 9-балльной сейсмичности и вечномерзлых грунтов; группы предприятий пищевой промышленности и бытового обслуживания; строительных баз Главленинградстроя и различных строительных трестов; порта на оз. Байкал; прирельсовой автодороги; учреждений отдыха и туризма, прибрежного парка с набережной и др. Реализация генерального плана по жилищному строительству была поручена тресту «ЛенинградБAM-строй».

Пока готовился генеральный план города, на мысе Курлы уже в июле 1974 г. высадился первый десант строителей. Это были тоннельщики участка № 4 тоннельного отряда № 11 УС «БAMтоннельстрой». Поселок строителей быстро рос.

29 сентября 1975 г. Указом Президиума Верховного Совета Бурятской АССР поселку на мысе Курлы было присвоено наименование Северобайкальск [1, л. 1].

В начале 1976 г. в поселке насчитывалось 3 309 человек [8, л. 19]. К этому времени строительными организациями БАМа — трестами «Нижнеангарсктрансстрой», «ЛенинградБАМстрой» было построено 11 810 кв. м жилой площади, в том числе 59 щитовых домов и 190 жилых вагончиков. Однако еще многие проживали в палатках, только в декабре 1975 г. все строители были переселены в дома и общежития [8, л. 41]. Параллельно со строительством жилья интенсивно шло возведение школ, магазинов, бань, пекарни, детского сада, почты, сберкассы, дома культуры, базы УРСа, причала, здания СЭС, милиции [8, л. 41].

В 1976–1977 гг. ПМК «ЛенинградБАМстрой» начала строительство четырех крупнопанельных жилых домов 122-й серии на 470 благоустроенных квартир [6, л. 1]. Через 2 года первый крупнопанельный дом был сдан в эксплуатацию. В этом же году в Северобайкальск пришел первый рабочий поезд.

В июне 1980 г. было организовано Северо-Байкальское отделение железной дороги, которое осуществляло эксплуатацию железной дороги на участке Лена Восточная — Северобайкальск. За первый год существования Северо-Байкальским отделением железной дороги уже было перевезено более 1,5 млн т грузов [2, л. 48, 57].

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР 5 ноября 1980 г. рабочий поселок Северобайкальск Северо-Байкальского района преобразован в город республиканского подчинения [1, л. 2]. В это время в нем проживало 19927 человек, а через год численность населения увеличилась почти на 5 тыс. и составила 24 245 человек [10, л. 70–71].

Город стремительно рос и развивался. В годовом отчете о выполнении плана жилищного и гражданского строительства по городу Северобайкальску за 1980 г. читаем: «В городе Северобайкальске в эксплуатацию введено три крупнопанельных дома. В строительстве находятся еще 8 домов серии ИС-122 БАМ. Кроме этого, начато строительство кирпичных домов со встроенными помещениями общественного назначения. <...> Детали и конструкции жилых домов серии ИС-122 БАМ выпускаются стройиндустрией г. Ленинграда. <...> Выполненные предварительные испытания на сейсмостойкость жилых домов подтвердили расчетную проектную прочность. Все эти мероприятия выполнены с учетом того, что строительство ведется на вечномёрзлых грунтах, в районе с сейсмичностью 9 баллов» [6, л. 3–4].

Помимо строительства города необходимо было совершенствовать и улучшать быт жителей города, создавать благоприятные и комфортные условия проживания.

Забота о подрастающем поколении была одной из главных задач города. 2 тысячи малышей посещали 9 дошкольных учреждений. Работали 4 средние школы и 1 8-летняя школа рабочей молодежи. В дневных общеобразовательных школах обучалось 3200 учащихся. В городе работала детско-юношеская спортивная школа, Дом пионеров, межшкольный учебный комбинат [2, л. 32].

Развивалась сеть торговли, улучшая условия жизни и повышая уровень благосостояния людей. На начало 1982 г. в городе имелось 26 магазинов, 25 предприятий общественного питания, 3 хлебопекарни, 21 единица общественных складов, 14 овощехранилищ [2, л. 35].

Другим не менее важным видом улучшения жизни населения являлось бытовое обслуживание. В Доме бытовых услуг производилось 13 основных видов услуг, в том числе действовали швейный цех, пункты проката, ремонта обуви, сложнобытовой техники, парикмахерская, сапожная мастерская и т. д. [2, л. 36].

Жителей и строителей города и магистрали обслуживала отделенческая больница ст. Северобайкальск с поликлиникой, организованная Санитарно-врачебной службой БАМа еще в 1974 г., 7 здравпунктов, отделение скорой неотложной помощи, зубопротезная мастерская, аптека [2, л. 37].

Расширяя возможности доступа населения к культурным ценностям, на территории города работала сеть учреждений культуры: три дома культуры, 29 красных уголков при предприятиях, школа искусств, городская агиткультбригада, народный ансамбль песни и танца, библиотека, картинная галерея, музей истории строительства БАМ [2, л. 38].

За следующие четыре года (1982–1986) было сдано в эксплуатацию 16 многоквартирных панельных домов [6, л. 1–5]. Однако проблема жилья в городе оставалась чрезвычайно острой: 70 % жилищного фонда все еще составляло временное щитовое жилье, приходящее в негодность, а около 30 % строителей проживали в балках и вагонах [3, л. 24].

Продолжалось строительство объектов Байкало-Амурской магистрали — локомотивного депо, материального склада, эксплуатационно-ремонтной базы, железнодорожного вокзала. В 1987 г. молодой коллектив Северобайкальского отделения Байкало-Амурской железной дороги перевез 1 860 тыс. т грузов, из них сверх плана — свыше 500 тыс. т [3, л. 29].

Численность населения в 1987 г. составила 32 597 человек, за 6 лет с 1981 г. увеличившись на 8 352 человека [11, л. 6].

Экономический кризис начала 1990-х гг. в стране напрямую повлиял на темпы строительства и выполнение намеченных этапов генерального плана. Это было связано, прежде всего, с падением производства, ростом цен, инфляцией и, как следствие, резким ухудшением жизненного уровня населения. В этот период в городе фиксируется отток населения. Так, на 1 января 1993 г. численность населения Северобайкальска составляла 28 627 человек (минус 3 970 по сравнению с 1987 г.) [12, л. 1].

Кризис особенно задел наиболее уязвимую отрасль в городе — строительство. 12 строительных организаций, в связи с сокращением строительных подрядов и повышением цен на стройматериалы, простаивали без работы. Отсутствие финансирования вызвало остановку строительства таких объектов, как школа, гостиница, швейная фабрика. Начатое строительство школы искусств, музея и картинной галереи велось крайне медленно. Из-за прекращения государственных капиталовложений, отсутствия собственных средств резко снизились объемы жилищного строительства. В 1992 г. введено 13 тыс. кв. м жилья из запланированных 15 тыс. [4, л. 26, 35].

Падали объемы грузовых и пассажирских перевозок, в 2–4 раза увеличивались цены на продукты питания, товары общего потребления. При низком уровне зарплаты, задержке ее выплаты до 6 месяцев бюджетникам и коммунальщикам росло обнищание людей. Социальную напряженность и недовольство людей вызывал

низкий уровень пенсий, отставание ее выплаты составляло 2–3 месяца. Месяцами не выплачивались пособия на детей [13, л. 14].

В русле государственной политики приватизации и разгосударствления в 1990-х гг. в городе были приватизированы ряд строительных организаций и предприятий социально-бытового и торгового обслуживания (гормолзавод, трест «Нижеангарсктрансстрой», ПМК «ЛенинградБАМстрой», специализированное управление № 88 треста «БАМтрансвзрывпром», механизированная колонна № 137 треста «ЗапБАМстроймеханизация», мостостроительный отряд № 52 треста «Мостострой-9» и др.)

К этому времени стыковка БАМ уже состоялась, по стране катился экономический кризис, все будто забыли про магистраль и про людей, которые ее построили. Кто-то даже громко крикнул: «БАМ — дорога в никуда!»

Перед администрацией города остро стояли проблемы финансирования жилищно-коммунального хозяйства, строительства, сохранения предприятий социальной инфраструктуры, поддержанием уровня жизни населения города. Без решения этих проблем развитие города бамовскими темпами не представлялось возможным.

В 2000-х гг. социально-экономическая политика города была направлена на стабилизацию экономики в посткризисный период. Доходная база бюджета города существенно зависела от основного плательщика налогов — филиала ОАО РЖД Восточно-Сибирской железной дороги [14, л. 8].

Ситуация в строительной сфере характеризовалась негативными тенденциями. Строительные подразделения имели нестабильную загрузку, были ликвидированы крупные предприятия — ПМК «ЛенинградБАМстрой», ЗАО «Производственная база» было реорганизовано. Сокращена численность работников ОАО «БАМтоннельстрой», ЗАО «Байкалмост». Крупные предприятия, такие как механизированная колонна № 137 ОАО «ЗапБАМстоймеханизация», специализированная передвижная механизированная колонна № 88 АО «Нижеангарсктрансстрой» имели подряды работ за пределами города и Республики Бурятия [14, л. 8].

Себестоимость нового строительства с учетом затрат на сейсмику была достаточно высока: влияло отсутствие местных строительных материалов, так как практически все строительные материалы были привозными. Фактическая стоимость 1 кв. м в Северобайкальске в строящемся жилье составляла 47–50 тыс. руб. В рамках федеральных целевых программ 1 кв. метр финансировался в размере 23 тыс. руб. Это не позволяло органам местного самоуправления привлекать строительные организации на строительство жилья для переселения граждан из аварийного жилищного фонда. Жилищный фонд города составлял 518 тыс. кв. м, или 2419 жилых домов. Доля ветхого и аварийного жилья составляла 26 % [17, л. 27].

В 2000 г. продолжался отток населения: численность его составляла 27,3 тыс. человек (для сравнения в 1994 г. — 28,6 тыс.), в 2003 г. — уже 25,7 тыс. человек [14, л. 20].

К 2010 г. социальная обстановка постепенно стабилизировалась. Взвешенная бюджетная политика уже не позволяла допускать просроченные кредиторские задолженности по принятым обязательствам, в первую очередь по заработной плате и социальным выплатам. Доходная часть местного бюджета формировалась из финансовой помощи из республиканского бюджета (50,8 %) и поступлений местных

налоговых и неналоговых доходов. Доля собственных доходов муниципального бюджета в 2010 г. составляла 49,2 % [17, л. 22].

Наблюдалась положительная динамика в развитии субъектов малого предпринимательства, развивались предприятия торговли и общественного питания, рынок туристических услуг, бытового и транспортного обслуживания, строительства.

В 2010 г. Министерством регионального развития Российской Федерации город Северобайкальск был включен в перечень моногородов. Началась реализация мероприятий программы «Комплексное развитие моногорода Северобайкальск», в рамках которой осуществлялась поддержка малого предпринимательства в части компенсации первоначального лизингового платежа» [9, л. 8].

С 2013 г. в ходе выполнения республиканской программы «Переселение граждан из ветхого и аварийного жилищного фонда, расположенного в зоне БАМ на территории Республики Бурятия», семьям в Северобайкальске начали выдавать сертификаты для приобретения жилья в капитальном исполнении. В этом же году были сформированы реестры ветхого и аварийного жилого фонда, определен план очередности сноса жилых домов, определена потребность в финансовых ресурсах, сформированы земельные участки под строительство нового жилья [18, л. 32, 47].

В 2014 г. началась реализация программы «Переселение граждан из аварийного жилищного фонда с учетом необходимости развития малоэтажного жилищного строительства в Республике Бурятия». За три года по этой программе было построено 54 многоквартирных дома общей площадью 117 тыс. кв. м, расселено 366 щитовых домов, переселено 6829 человек (более 25 % от численности населения города). На реализацию программы было направлено 4111 млн руб. (98 % этой суммы составляет федеральный бюджет) [15, л. 4].

Обе упомянутые программы по переселению продолжают реализовываться в Северобайкальске и сегодня.

С 2017 г. благодаря реализации мероприятий программы «Формирование современной городской среды» проводится благоустройство парковой зоны, устанавливаются детские площадки, спортивные тренажеры, проводятся работы по освещению улиц города и парка, монтажу пешеходных дорожек, благоустраиваются дворовые территории жилых домов [15, л. 8].

Администрация города поддерживала субъекты предпринимательства в рамках реализации программы «Моногород». Фонд поддержки и развития малого предпринимательства города выдавал микрозаймы для развития местного бизнеса [15, л. 13].

В 2018 г. Республика Бурятия вошла в Дальневосточный федеральный округ. В связи с этим Северобайкальск был включен в План социального развития центров экономического роста Республики Бурятия, осуществляемого за счет средств дальневосточной субсидии [16, л. 10].

Сегодня страна заинтересована повысить пропускную способность БАМ, и магистраль обретает второе дыхание. Поток товарных составов в восточном направлении за последние годы практически удвоился. В связи с этим запланировано проложить второй путь железной дороги. Северобайкальск назван важнейшей опорной точкой Байкало-Амурской магистрали, который обеспечивал и обеспечивает ее надежную работу.

14 марта 2023 г. Президенту РФ В. В. Путину был представлен комплексный план социально-экономического развития г. Северобайкальска. 31 июля 2023 г. распоряжением Правительства РФ этот долгосрочный комплексный план утвержден.

Основными проектами этого мастер-плана стали:

- увеличение взлетно-посадочной полосы Нижнеангарского аэропорта;
- строительство пешеходного путепровода над железнодорожными путями;
- создание оздоровительного детского лагеря федерального уровня «Байкал»;
- строительство нового кампуса техникума инновационных технологий;
- комплексное благоустройство центральных улиц и парков города;
- реконструкция инженерных систем города;
- реконструкция центральной котельной с переводом на сжиженный газ;
- капитальный ремонт причалов;
- капитальный ремонт автомобильных дорог;
- мероприятия по рекультивации свалки и строительству площадки для накопления отходов.

К реализации мастер-плана уже приступили. Ведутся предпроектные и проектные работы, разрабатывается проектно-сметная документация, заключаются соглашения с подрядчиками. Продолжается налаженное плодотворное сотрудничество и взаимодействие с компанией ОАО РЖД: так, благодаря, ее помощи приобретены спортивные яхты класса «Луч» для развития парусного спорта в Северобайкальске, боксерский ринг, благоустраиваются дворы города, строится крытый хоккейный корт холодного исполнения, начато строительство многофункциональной спортивной площадки, выделены средства благотворительной помощи на ремонт помещений и укрепление материально-технической базы 5 школ, 5 детских садов, детско-юношеской спортивной школы.

Таким образом, Северобайкальск сегодня, в год 50-летия БАМа, выходит на новый виток своего развития. Любопытно заметить, что генеральный план Северобайкальска, разработанный ленинградскими проектировщиками в 1975 г., и современный мастер-план города имеют много общего. А это значит, что при поддержке федерального центра, региональных властей, компании ОАО РЖД и местного самоуправления город, о котором так мечтали первопроходцы и строители БАМа, будет развиваться.

Литература

1. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 1. Оп. 1. Д. 2.
2. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 1. Оп. 1. Д. 20.
3. Архивный отдел Управления делами администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 1. Оп. 1. Д. 107.
4. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 1. Оп. 1. Д. 274.
5. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 3. Оп. 1. Д. 1.
6. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 3. Оп. 1. Д. 39.
7. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 3. Оп. 1. Д. 98.

8. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 6. Оп. 1. Д. 7.
9. Архивный отдел Управления делами администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 9. Оп. 1. Д. 335.
10. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 12. Оп. 1. Д. 3.
11. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 12. Оп. 1. Д. 123.
12. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 12. Оп. 1. Д. 257.
13. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 13. Оп. 1. Д. 249.
14. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 13. Оп. 1. Д. 593.
15. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 13. Оп. 1. Д. 1763.
16. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 13. Оп. 1. Д. 1946.
17. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 83. Оп. 1. Д. 51.
18. Архивный отдел Управления делами Администрации муниципального образования «Город Северобайкальск». Ф. 83. Оп. 1. Д. 141.

УДК 338.49

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ г. СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКА в 2020–2023 гг.: АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ*

© **Миронов Максим Александрович**

научный сотрудник лаборатории региональной истории,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
mironovmax1996@mail.ru

Проводятся особенности социально-экономического развития территории городского округа город Северобайкальск. При выполнении исследования привлекались материалы статистических служб Российской Федерации, Республики Бурятия, муниципальные отчеты и результаты исследовательских агентств. Особое внимание уделяется населению города: приводятся данные по изменению численности горожан, их занятости, уровню заработной платы, состоянию экономики города, малого и среднего бизнеса, а также сферы образования и туризма.

Ключевые слова: Северобайкальск; экономическое развитие; устойчивое развитие; региональная экономика; проблемы развития.

SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF SEVEROBAIKALSK
IN 2020–2023: ANALYSIS AND PROSPECTS *

© Maxim A. Mironov
Researcher at the Laboratory of Regional History
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
mironovmax1996@mail.ru

The article studies the features of the socio-economic development of the territory of the urban district of Severobaykalsk. When carrying out the study, data from statistical services of the Russian Federation, the Republic of Buryatia, municipal reports and results of research agencies were used. Particular attention is paid to the city's population: data is provided on changes in the number of citizens, their employment, wage levels, the state of the city's economy, small and medium-sized businesses, as well as the sphere of education and tourism.

Keywords: Severobaykalsk; economic development; sustainable development; regional economy; development problems.

Географическое положение Республики Бурятия, удаленность региона от экономических центров Сибири и Дальнего Востока в значительной степени предопределили уровень социально-экономического развития территории и населения.

На данный момент, в рамках реализации федеральной программы «Стратегия пространственного развития Российской Федерации», одной из главных задач которой является повышение роли малых городов и поселений городского типа, в порядке приоритета, в том числе и расположенных на территории Сибирского федерального и Дальневосточного федерального округов, формируется перечень малых городов, в отношении которых вырабатывается программа стратегического развития территории, рассчитанная на 10–15 лет.

В Республике Бурятия участником данной федеральной программы стал город Северобайкальск, для которого был разработан Долгосрочный план комплексного социально-экономического развития городского округа «Город Северобайкальск» на период до 2030 г.

Вопросами изучения социально-экономического развития территории Республики Бурятия, в том числе городских поселений, занимались исследователи С. Н. Иванова и А. К. Тулохонов. В своей работе авторы отмечают противоречивую роль законодательных ограничений, связанных с особо охраняемой природной территорией оз. Байкал, наличие которых негативно отражается на развитии поселений вблизи озера, а также на уровне жизни населения данных территорий [5]. Основные проблемы социального и экономического развития республики, городских и сельских поселений за период 2000–2010-х гг. нашли свое отражение в работе Д. Б. Дугаржаповой [4]. Автор, основываясь на материалах информационных агентств, отмечает тот факт, что для поселений Бурятии характерна низкая инвестиционная привлекательность, в том числе на долгосрочную перспективу, а

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-01656, <https://rscf.ru/project/24-28-01656>.

также высокая зависимость регионального и местного бюджетов от дотаций из федерального бюджета России. Необходимо уделить внимание исследованию В. В. Доржиевой, в котором автор анализирует эффективность антикризисных мероприятий, проводимых Правительством Республики Бурятия за период 2010–2020-х гг., а также рассматривает проблемы социально-экономического развития поселений Байкальского региона [3].

Город Северобайкальск является городом республиканского значения, история которого неразрывно связана со строительством Байкало-Амурской магистрали. Изначально основанный в 1975 г. как рабочий поселок строителей с численностью жителей в 14 тыс., в дальнейшем, в 1980 г., из-за выгодного географического положения на пересечении транспортных путей, связанных со снабжением строительства Бурятского участка БАМа, поселок был преобразован в город республиканского подчинения. Вскоре численность жителей в нем выросла до 32 тыс. [2, с. 2]. На конец 2023 г. в городе проживали 24,4 тыс. человек (табл. 1).

Таблица 1

Динамика численности населения Республики Бурятия и ГО «Город Северобайкальск» за период 2012–2023 гг. [7], (тыс. чел.)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Всего по Республике Бурятия	971,6	972,8	976,2	980,4	983,2	984,3	983,9	984,6	984,3	984,0	976,3	973,2
ГО «Города Северобайкальск»	24,5	24,3	24,1	24,0	23,8	23,5	23,2	23,2	23,5	23,4	24,4	24,4

Из данных таблицы видим, что численность населения города начиная с 2012 г. неуклонно сокращалась от года к году в течение 6 лет. Пик падения приходится на 2018 г., затем оно замедляется и начиная с 2020 г. заметен рост населения, который обусловлен сменой экономической и политической ориентации государства на восток, оживлением интереса Правительства РФ к развитию БАМа в целях расширения грузопотока по магистрали в страны АТР.

Доля экономически активного населения Северобайкальска за период с 2020 по 2023 г. составляет более 70 % от всей численности населения, что является отличительной особенностью, по сравнению с другими населенными пунктами республики. К примеру, на начало 2020 г. численность экономически активного населения составляла 14 476 человек. Из этого числа 13 503 человек были непосредственно заняты в экономике города. Уровень безработицы составил 6,7 % от трудоспособного населения, или 972 человека. Некоторые корректировки в показатели занятости в течение 2020 г. внесли объявленные весной-летом Правительствами РФ и Республики Бурятия коронавирусные ограничения и введение режима нерабочих дней. Следствием этого стало снижение экономической активности населения на 5–25 % от показателя на начало года, в первую очередь в сфере услуг и торговли.

Для экономически активного населения 2021 г. сохранил все негативные тенденции, связанные с последствиями пандемии. Введение локдауна и режима нерабочих дней также повлияло на показатели занятости населения: в течение года доля задействованного в экономической деятельности населения сократилась на 12,6 %. При этом на начало 2021 г. численность трудоспособного населения составляла 13024 человек, из которых в экономике города было задействовано 12 451 человек. Стоит отметить положительные тенденции, прослеживаемые в течение года и связанные с сокращением не обеспеченного работой населения города с 2,9 % на начало года и 0,9 % на конец, что составило, соответственно, 426 и 132 человека. Эти данные могут свидетельствовать об успешной реализации Администрацией города мер по содействию в трудоустройстве жителям города.

Численность трудоспособного населения на 2022 г. — 14 281 человек, в экономике города занято 13495 человек. Рынок труда в городе в течение 2022 г. развивался в условиях преодоления последствий введения режима ограничительных мероприятий в целях недопущения распространения новой коронавирусной инфекции. На конец года в центре занятости г. Северобайкальска зарегистрировано 70 безработных граждан, что меньше, чем в 2021 г., на 62 человека. Уровень безработицы составил лишь 0,4 %, что свидетельствовало о снижении этого показателя более чем в 2 раза, по сравнению с предыдущим годом.

По среднему уровню заработных плат среди населения город Северобайкальск находится на лидирующих позициях по республике (табл. 2).

Таблица 2

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников ГО «Город Северобайкальск» за период 2020–2023 гг. [7], р.

Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников:	Отчетная информация			
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Крупных и средних предприятий, некоммерческих организаций	63875,7	71671,9	80862,6	92163,7
Муниципальных дошкольных образовательных учреждений	32172,1	37002,8	40899,9	45507,5
Муниципальных общеобразовательных учреждений	45721	50266,5	54087,5	58872,8
Учителей муниципальных общеобразовательных учреждений	46711,6	62975,3	66672,6	70652,6
Муниципальных учреждений культуры и искусства	45752	48387,40	63115,30	64705,1
Муниципальных учреждений физической культуры и спорта	56864	50262,03	81994,60	91595,4

Общая средняя заработная плата по городу за исследуемый период составляет 71 тыс. р., что является третьим показателем среднемесячного заработка по Республике Бурятия, после лидеров Муйского и Баунтовского районов. Если же оценивать уровень ежемесячного среднего дохода учителей общеобразовательных организаций за период 2020–2023 гг., то в Северобайкальске средняя заработная плата школьного учителя составит 52 тыс. р., что будет вторым показателем по уровню заработных плат после Муйского района.

К примеру, учителя в школах г. Улан-Удэ, в среднем зарабатывали за указанный период 44 тыс. руб. в месяц, учителя Закаменского района — в среднем лишь 27 тыс. р. в месяц при общем среднем уровне зарплат учителей по республике в 39 тыс. р. Довольно высокий уровень заработных плат во всех сферах занятости в северных районах Бурятии обусловлен наличием северной надбавки и регионального коэффициента, которые значительно влияют на фиксированную часть заработной платы (оклада).

В рамках социально-экономического исследования г. Северобайкальска необходимо также дать характеристику уровню развития промышленного потенциала города, сельского хозяйства, малого и среднего бизнеса. В сфере промышленного производства города ведущие позиции занимают два производственных предприятия ООО «Священный Байкал» — завод по производству бутилированной воды и ООО «Мегапласт», специализирующийся на производстве изделий из стеклопластика, основным заказчиком которых является Северобайкальский регион ВСЖД — филиал ОАО «Российские железные дороги».

Сельское хозяйство в силу объективных причин является наиболее слаборазвитой отраслью экономики городского округа, так как территория находится в зоне рискованного земледелия, гористая местность и суровый климат не способствуют успешному развитию отрасли.

По показателям развития малого и среднего бизнеса город значительно отстает от среднего уровня по региону в целом, что обусловлено следующими обстоятельствами. По состоянию на 2023 г. происходит активный переход владельцев малого и среднего бизнеса из категории индивидуальных предпринимателей в категорию самозанятых в связи с меньшими рисками и более низкой налоговой ставкой на прибыль. Также одним из факторов, негативно влияющих на развитие малого и среднего бизнеса, стали международные экономические санкции, которые нарушили привычные цепочки поставок импортных товаров и оборудования, усложнили его эксплуатацию или сделали данную экономическую деятельность невыгодной. По состоянию на 2023 г., на территории г. Северобайкальск зарегистрировано 756 субъектов малого и среднего бизнеса, при среднем показателе по республике в 54 тыс. предприятий [8].

Сфера образования города представлена следующими образовательными организациями: действуют здесь 5 муниципальных детских садов и 1 ведомственный детский сад ОАО РЖД; 3 средние общеобразовательные школы — № 1, № 3, № 11, гимназия № 5 имени Л. В. Усыниной, лицей № 6, Бурятский республиканский многопрофильный техникум инновационных технологий. В сфере культуры и спорта на 2023 г. функционируют детская школа искусств и детско-юношеская спортивная школа.

К 2023 г. наметилась тенденция увеличения числа учащихся начальных классов, что в дальнейшем может стать причиной превышения численности детей от нормы в классах старшей школы, как следствие — необходимость в перспективе строительства зданий новых организаций среднего общего образования на территории города.

Жилищное строительство, транспорт и инфраструктура являются одними из приоритетных отраслей развития города в ближайшей перспективе. Общая площадь жилого фонда муниципального образования «Город Северобайкальск» составляет 612,46 тыс. кв. м, в том числе в многоквартирных домах — 359,02 тыс. кв. м; в домах блокированной застройки — 154,88 тыс. кв. м; в индивидуальных жилых домах — 98,56 тыс. кв. м. Аварийный и непригодный жилой фонд составляет 33,5 тыс. кв. м [1].

За период 2022–2023 гг. введено в эксплуатацию 7062 кв. м жилищного фонда, 100 % которого составило индивидуальное жилищное строительство на территории городского округа. Это является свидетельством полного прекращения и отказа от строительства многоквартирных домов. Объясняется данная тенденция дороговизной и сложностью возведения многоквартирных домов на территории города и отсутствием устойчивого спроса на подобные типы жилой застройки среди населения.

Здравоохранение в городе представлено 8 специализированными медицинскими учреждениями: одной станцией скорой помощи, 4 учреждениями муниципального подчинения, одним профильным медицинским учреждением ОАО РЖД, а также двумя коммерческими частными клиниками.

Транспортная инфраструктура города на 2023 г. требует значительного обновления и реконструкции, так как за годы эксплуатации износ составляет до 60 % всего фонда дорог общего пользования. Пассажирские перевозки по городу осуществляются по двум маршрутным направлениям коммерческими организациями на условиях конкурсного отбора.

Сфера туризма находится в стадии активного развития, республиканские и городские власти активно содействуют развитию туристической отрасли в пределах городского округа. На территории г. Северобайкальска осуществляют деятельность 20 коллективных средств размещения, из них 1 бутик-отель, 12 гостиниц, 5 гостевых домов, 2 хостела, 1 санаторий-профилакторий общей вместимостью 611 койко-мест и 1 турфирма (туры по Северобайкалью). Образовательные программы детей и подростков в сфере экологического образования, подготовку проводников осуществляет МБОУ ДО «Школа туристско-экологического образования».

На территории города расположено большое количество «мест притяжения» туристов: комплекс памятников, связанных со строительством Байкало-Амурской магистрали, музей истории БАМа, картинная галерея, музей ВСЖД, центр бурятской культуры «Баяр». С 2013 г. город принимает активное участие в конкурсах по распределению субсидий из республиканского бюджета на благоустройство территорий, прилегающих к местам туристического показа. По состоянию на 2023 г., благодаря субсидиям в городе появились такие смотровые площадки у стелы Северобайкальск, балюстрада у пляжа, место отдыха при спуске у виадука.

В 2023 г. Северобайкальск стал участником инвестиционной программы стратегического комплексного развития территории малых городов РФ. Концепция

современного развития городов предполагает качественные, положительные изменения городской среды, которые обязательно должны носить комплексный, всеобъемлющий характер и включать в себя следующие обязательные пункты:

1. Ключевое направление — развитие современной дорожной сети, которое предполагает качественное дорожное полотно, отвечающее всем современным стандартам и требованиям безопасности, а также обязательное сопутствующее развитие парка общественного транспорта.

2. Сохранение, поддержание и развитие культурно-исторических памятников на территории города, создание узко- и широкопрофильных музеев, развитие сети культурных центров.

3. Жилищное строительство, решение проблемы переселения жителей из аварийного и ветхого жилья в жилые дома, соответствующие всем стандартам качества.

4. Стимулирование появления и развития широкой сети сферы услуг, учреждение социально значимых объектов инфраструктуры города, к которым относятся дошкольные, общеобразовательные учреждения, профессиональные училища среднего и высшего образования.

5. Обязательное благоустройство территории, создание «зеленых зон»: парков, скверов, физкультурно-оздоровительных комплексов общей доступности [6, с. 271].

Данные концептуальные направления развития нашли свое отражение в мастер-плане развития г. Северобайкальска «Стратегия развития-2035», по которой запланированы инвестиции в следующие проекты, связанные с городом:

1. Ориентация в порядке приоритета г. Северобайкальска согласно кластерной модели развития (мезоэкономический подход), по которому главным принципом кластеризации является максимальное использование имеющейся материально-технической базы и потенциала, по набору своих характеристик город входит в следующие кластеры:

- 1) Агропищевой,
- 2) Туристско-рекреационный,
- 3) Транспортно-логистический.

2. Приоритетной отраслью развития является туризм; город Северобайкальск наряду с Северо-Байкальским и Муйским районами, благодаря хорошо сохранившейся в первозданном виде природе и многообразию природных ресурсов, в будущем могут стать одними из самых перспективных туристических направлений как в Республике Бурятия, так и в ДФО. Для содействия развитию этого направления мастер-план предполагает строительство визит-центра в г. Северобайкальске, горнолыжного спортивно-оздоровительного центра, второй очереди бутик-отеля «Байкальская резиденция» в целях развития комплексного экокорта.

3. Развитие промышленного потенциала и бизнеса. Для содействия этим целям мастер-план предполагает реализацию следующих действий: реконструкцию и модернизацию завода по разливу байкальской воды, создание производства по изготовлению материалов для строительных нужд из экологически чистых материалов, развитие деревообрабатывающей отрасли.

4. Развитие агропромышленного кластера путем вхождения городского округа в программу и присвоение статуса территории опережающего развития, благодаря которой удастся на законодательном уровне снизить ограничения по

хозяйственному использованию территории, относящейся к ООПТ зоны оз. Байкал.

5. В рамках транспортно-логистического кластера предполагается реализация следующих проектов: строительство второго Байкальского тоннеля БАМа, что позволит увеличить пропускную способность на участке Лена — Северобайкальск и обеспечить освоение перспективных железнодорожных перевозок (грузопоток по Транссибу и БАМу увеличится по прогнозам не менее чем на 30 %); решение вопроса транспортной доступности территории Северобайкальска для туристов через реконструкцию и возведение новых автодорог; ремонт автодорог Северобайкальск — Новый Уоян — Таксимо и Улан-Удэ — Романовка — Чита в целях развития транспортной доступности севера республики и решения поставленных мастер-планом задач [6, с. 105].

Социально-экономическое развитие г. Северобайкальска в целом соответствует общей тенденции, характерной для малых городов постсоветского пространства, которые после распада Советского Союза оказались на периферии. Неуклонное падение численности населения, отсутствие капиталовложений в инфраструктуру и кризис местных градообразующих предприятий приводили к одному и тому же итогу, наблюдаемому повсеместно в подобных ситуациях: население в поиске лучшей жизни активно мигрирует за пределы города, а уровень жизни оставшихся жителей повсеместно находится на грани или за чертой бедности. Но, как иллюстрируют события последних двух лет, для таких городов, как Северобайкальск, есть перспективы будущего развития. Байкало-Амурская магистраль в настоящее время обладает огромным экономическим потенциалом и может в скором будущем принести пользу не только г. Северобайкальску, но и всей стране.

Литература

1. Администрация МО «Город Северобайкальск»: официальный портал. URL: <https://egov-buryatia.ru/gsevbk/> (дата обращения: 28.04.2024).
2. Байкалов Н. С. Северобайкальск: город в первом поколении // Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Альманах-исследование / ответственный редактор М. Я. Рожанский. Иркутск: Ирк. обл. типография № 1, 2002. С. 207–210.
3. Доржиева В. В. Проблемы социально-экономического развития Республики Бурятия в современных условиях // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). 2010. № 6. С. 16–21.
4. Дугаржапова Д. Б. Проблемы социально-экономического развития Республики Бурятия // Вестник ПНИПУ. Социально-экономические науки. 2023. № 3. С. 227–240.
5. Иванова С. Н., Тулохонов А. К. Занятость в регионе Дальнего Востока как показатель устойчивого развития сельских территорий с особым режимом природопользования (на примере Республики Бурятия) // Власть и управление на востоке России. 2023. № 3(104). С. 62–69.
6. Преобразование города. Стратегический мастер-план муниципального образования «Город Северобайкальск» // Сайт Администрации МО «Город Северобайкальск». URL: <https://egov-buryatia.ru/gsevbk/o-munitsipalnom-obrazovanii/master-plan-severobaykalsk/> (дата обращения: 28.04.2024).
7. Социально-экономическое положение Республики Бурятия: комплексный доклад / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Бурятия. Улан-Удэ, 2023. URL: <http://www.gks.ru/region/doc11181/IssWWW.exe/Stg/dv00/iv00330g.htm> (дата обращения: 28.04.2024).
8. Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Vsm0jUs8/tab36.htm> (дата обращения: 28.04.2024).

УДК 371:330.59(571.54)

**СОСТОЯНИЕ МУНИЦИПАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОБРАЗОВАНИЯ
В КОНТЕКСТЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ
(НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКА)**© **Чимитова Джамиля Кимовна**

доктор исторических наук, директор,
Региональный центр обработки информации и оценки качества образования
Россия, 670033, г. Улан-Удэ, ул. Краснофлотская, 2
chimitova.dk@mail.ru

Статья посвящена одной из важных проблем — влиянию качества общего образования на качество жизни населения. Благодаря различным индикаторам — данным оценочных процедур, оснащенности техникой и лабораторным оборудованием и пр., сегодня можно оценить, измерить, сопоставить два этих показателя и сделать выводы об их взаимовлиянии. В статье на основе статистических данных анализируется состояние муниципальной системы образования в контексте качества жизни населения. С учетом информации в личных кабинетах образовательных организаций, полученной в результате проведения оценочных процедур как федерального, так и регионального уровня, показано влияние образовательного процесса на качество и уровень жизни. Анализируются основные показатели образовательных организаций г. Северобайкальска за последние три года, поднимаются вопросы массовости и доступности образования для его населения, обозначены проблемы качества образования, влияющие на качество жизни граждан.

Ключевые слова: качество жизни; качество образования; доступность образования; школы с низкими образовательными результатами; всероссийские проверочные работы; государственная итоговая аттестация; объективность оценочных процедур; риски учебной неуспешности; управление качеством образования, мотивирующий мониторинг.

**CONDITION OF THE MUNICIPAL EDUCATION SYSTEM
IN THE CONTEXT OF QUALITY OF LIFE
(BY THE EXAMPLE OF THE TOWN OF SEVEROBAIKALSK)**© **Dzhamilya K. Chimitova**

Doctor of history, director
Regional Centre for Information Processing and Education Quality Assessment
Russia, 670033, Ulan-Ude, Krasnoflotskaya st., 2
chimitova.dk@mail.ru

The article is devoted to one of the important problems — impact of general education quality on the population's quality of life. Due to various indicators — assessment procedures data, technical and laboratory equipment, etc. — nowadays it is possible to evaluate, measure, correlate these two criteria and draw conclusions about their interaction. Based on statistical information, the article gives an analysis of the condition of the municipal education system in the context of the quality of life. Taking into account information from personal profiles of educational organisations, received in the course of federal and regional assessment procedures, influence of educational process on the

quality and level of life is shown. Basic indicators of educational organisations in Severobaikalsk during the last three years are analyzed; issues of mass character and accessibility of education for the population of Severobaikalsk are raised in the article; the author draws attention to the problems of quality of education affecting people's quality of life.

Keywords: quality of life; quality of education; accessibility of education; schools with poor educational outcomes; All-Russian Tests; state final attestation; objectivity of assessment procedures; learning success risks; education quality management; motivating monitoring.

На сегодняшний день основными задачами в сфере образования, поставленными Президентом страны В. В. Путиным, являются обеспечение доступности качественного образования для каждого ребенка, вхождение в десятку стран по качеству общего образования, формирование эффективной системы, направленной на самоопределение и профессиональную ориентацию всех обучающихся. Эти положения зафиксированы в Указе Президента РФ от 21.07.2020 г. № 474, а также в выступлении Президента на заседании президиума Госсовета, посвященного улучшению качества образования, от 25.08.2021 г. [1].

Для обеспечения решения этих задач в Республике Бурятия создана и функционирует региональная система оценки качества образования, плотно интегрированная в общероссийские мониторинговые исследования и направленная на сбор эмпирического материала, анализ полученных данных и выработку на их основе адресных рекомендаций [2].

Сложившаяся модель охватывает большинство школ республики, позволяет аккумулировать большой массив информации и состоит из оценочных процедур федерального и регионального уровней. Несмотря на различные решаемые задачи, основной своей целью все они имеют повышение качества образования в республике. Отметим, что повышение качества образования само по себе не является самоцелью — это необходимое условие нормального функционирования современного общества. Образование сегодня является фактором экономического развития, национальной безопасности, важным инструментом политики государства [3].

Большинство современных исследователей считают, что с развитием образования неразрывно связано повышение качества жизни [4]. Несмотря на то, что интерес к проблеме качества жизни в последние годы увеличивается, единого утвержденного определения этого понятия не существует. Не вдаваясь в смысловую нагрузку термина, согласимся, что понятие «качество жизни» является сложной комплексной характеристикой, включающей достаточно широкий перечень показателей.

Существует множество концепций и методик оценки качества жизни, но в большинстве из них важнейшим индикатором является образование, его массовость, качество и доступность для населения [5; 6; 7]. Уровень качества образования имеет решающее значение для экономического развития как страны в целом, так и отдельных регионов [8, с. 250]. То есть уровень образования, его доступность и качество рассматриваются как один из элементов ресурсного потенциала общества [9, с. 124].

Для России, обладающей огромной территорией и населенной народами различной этнической и конфессиональной принадлежности, особенно актуально

изучение проблемы повышения качества образования в контексте качества жизни в отдельных муниципальных образованиях.

В этой связи особый интерес вызывают малые города, которые являются самым многочисленным типом городских поселений в России. По данным переписи населения 2020 г., из 1140 городов 815, или 71,5%, относятся к малым городам и в них проживает около четверти всех горожан страны [10, с. 147]. В отличие от жителей мегаполисов и крупных городов, население малых городов ограничено в выборе учреждений здравоохранения, культуры, образовательных организаций [11]. Это накладывает особую ответственность как на их руководителей, так и на работников.

Бесспорным является тот факт, что образование выполняет важные социальные функции, и существует непосредственная связь между результативностью выполнения этих функций и качеством жизни населения. Рассмотрим это на примере общеобразовательных организаций города Северобайкальска.

Важнейшими характеристиками образования, определяющими качество жизни населения, являются его доступность и массовость. В Северобайкальске функционирует 5 общеобразовательных организаций — это MAOY «COШ № 1», MAOY «COШ № 3», MAOY «Гимназия № 5» им. Л.В. Усыниной, MBOY «Лицей № 6» и MAOY «COШ № 11». По официальным статистическим данным, динамика численности обучающихся за последние 3 года незначительна и составляет в среднем 3400-3500 человек. И хотя все школы в Северобайкальске, за исключением COШ № 3, работают в две смены, этого достаточно для обеспечения потребности населения в общем образовании. А вот такой императив повышения качества жизни, как повышение качества образования в муниципалитете, вызывает серьезные опасения. Ежегодно, начиная с 2019 г. Федеральная служба по надзору в сфере образования (Рособрнадзор) на основе данных оценочных процедур, полученных из федеральных информационных систем оценки качества образования и государственной итоговой аттестации, формирует списки школ с низкими образовательными результатами.

В соответствии с методикой выявления общеобразовательных организаций, имеющих низкие результаты обучающихся [12], под «низкими» понимаются результаты всероссийских проверочных работ (ВПР), при которых не менее 30% от общего числа участников получили отметку «2» или не преодолели минимальный порог, предусмотренный спецификацией государственной итоговой аттестации (ОГЭ, ЕГЭ). В перечень школ с «низкими результатами» включаются те, которые удовлетворяют как минимум одному из следующих критериев: 1) ОО, в которых не менее чем по двум оценочным процедурам в предыдущем учебном году были зафиксированы низкие результаты; 2) ОО, в которых хотя бы по одной оценочной процедуре в каждом из двух предыдущих учебных годов были зафиксированы низкие результаты. Анализ проводится по результатам следующих процедур: ВПР по математике (5 класс); ВПР по математике (6 класс); ВПР по русскому языку (5 класс); ВПР по русскому языку (6 класс); ОГЭ по математике; ОГЭ по русскому языку; ЕГЭ по математике (базовой); ЕГЭ по математике (профильной); ЕГЭ по русскому языку.

Кроме этого, государственным бюджетным учреждением «Региональный центр обработки информации и оценки качества образования» совместно с Мини-

стерством образования и науки РБ для выявления школ с низкими образовательными результатами было разработано региональное Положение о системе работы со школами с низкими результатами обучения и/или школами, функционирующими в неблагоприятных социальных условиях» [13]. Оно разработано в целях мониторинга и адресной профилактики рисков снижения образовательных результатов, выявления факторов, обуславливающих низкие результаты обучения в конкретных образовательных организациях.

Сегодня идентификация школ с низкими образовательными результатами проводится по двенадцати показателям, в том числе таким, как определение динамики образовательных результатов, мониторинг ресурсных дефицитов в образовательных организациях, профилактика учебной неуспешности и др. В 2020 г. в соответствии с уровневой моделью идентификации ШНОР в РБ таких школ было выявлено 197. Анализ рисков позволил выделить школы с инфраструктурными и кадровыми дефицитами, разделив каждую группу на сильно, умеренно и базово неуспевающую. Для каждой категории были разработаны конкретные меры по совершенствованию образовательного процесса и выводу их в режим эффективной работы. В результате реализации федерального проекта «500+» и региональной дорожной карты по работе со школами с низкими образовательными результатами их число в РБ за 4 года сократилось до 58.

Тем не менее в разрезе муниципалитетов картина крайне неоднородная. В частности, в г. Северобайкальске в 2023/24 уч. году по итогам ВПР, ЕГЭ и ОГЭ была выявлена одна школа с низкими образовательными результатами — МАОУ «СОШ № 3», а также три образовательные организации в зоне повышенного риска снижения образовательных результатов: МБОУ «СОШ № 1», МАОУ «Гимназия № 5» им. Л. В. Усыниной, МБОУ «Лицей № 6». При этом две из них — лицей и гимназия — относятся к статусным школам. Таким образом, 86 % детей в муниципалитете обучаются в школах с рисками учебной неуспешности.

Комплексный показатель, составленный на основе данных по итогам ГИА и ВПР, также свидетельствует о том, что достижение как минимального, т. е. базового, уровня (76,81), так и высокого уровня (2,69) в г. Северобайкальске ниже среднереспубликанских значений (80,78 и 3,24 соответственно).

Не менее важным критерием оценки качества образования является объективность проведения оценочных процедур. Согласно полученным данным, по результатам ВПР по русскому языку в 4-х классах подтвердили свои отметки 67,48 % учащихся СОШ № 11, 75,76 % учащихся СОШ № 1, 50 % учащихся СОШ № 3, 62 % учащихся лицея № 6 и 66,67 % учащихся гимназии № 5. В целом по Северобайкальску подтвердили свои отметки только 66,67% участников проверочной работы.

Кроме этого, с 2021 по 2023 г. все школы муниципалитета попадали в список Рособнадзора как образовательные организации с признаками необъективности результатов. По итогам 2023 г. в г. Северобайкальске таких школ выявлено три: СОШ № 1, СОШ № 11 и гимназия № 5. При этом СОШ № 11 попадала в этот список все три года подряд. Результаты ВПР в 4–5-х классах в данных школах оказались значительно выше среднего результата по региону, при этом процент выполнения сложных заданий выше среднего показателя, а простых заданий — ниже среднего.

Еще один показатель объективности — получение медали «За особые успехи в обучении», которую выпускники школ получают одновременно с выдачей аттестата с отличием. Обязательным условием получения медали являются не только отметки «отлично» по всем предметам, но и успешное прохождение государственной итоговой аттестации. Согласно приказу Минобрнауки РФ № 685 от 23.06.2014 г. «Об утверждении порядка выдачи медали "За особые успехи в учебе"» [14], выпускник 11 класса должен набрать не менее 70 баллов по предметам «русский язык», «математика профильная» или же получить пятерку по «математике базовой» и количество баллов не ниже минимального по всем сдаваемым учебным предметам по выбору. В 2021 г. в муниципалитете было 25 претендентов на медаль, из которых только 20 смогли подтвердить свой уровень знаний, в 2022 г. их было 33 и 13, в 2023 г. — 31 и 17 соответственно [15, с. 72]. При этом в списке медалистов есть выпускники, не представленные в списке претендентов. Сложившаяся ситуация говорит об отсутствии в муниципалитете системной работы с одаренными детьми. Учитывая, что раннее выявление и поддержка детей с особыми образовательными потребностями является одним из условий их успешной социализации, можно говорить о том, что равные возможности для самореализации обучающихся предоставляются не всегда, что в конечном счете негативно отражается на качестве жизни.

Завышение результатов всероссийских проверочных работ, необоснованные четвертные оценки в конечном счете дезориентируют как учащихся, так и их родителей, приводя к преувеличенным ожиданиям. А главное, не позволяют вовремя скорректировать образовательную траекторию. В данном случае несовпадение личностных ожиданий с полученным результатом напрямую влияет на качество жизни, поскольку не дает возможности реализовать свой потенциал.

В контексте повышения качества жизни важным представляется анализ не только результатов ГИА по предметам, но и анализ выбора самих предметов. Это коррелируется с установкой руководства страны на самоопределение и профессиональную ориентацию всех обучающихся, так как предметная подготовка является основой для решения этой задачи. Анализ результатов учащихся г. Северобайкальска, как, впрочем, и всей республики, демонстрирует отсутствие преемственности между выбором предметов на ступени общего и среднего образования практически по всем предметам, за исключением физики. Например, география в 9 классе входит в топ-3 по выбору — в 2022 и 2023 гг. в г. Северобайкальск ее сдавали 123 и 135 человек соответственно [16, с. 35], тогда как в 11 классе ее выбрали около 3 % [11, с. 60].

В современной инновационной экономике доминирующей формой труда является научно-техническая. Именно условия формирования и развития научно-технических работников определяют потенциал общества и место страны в мировом сообществе. И здесь определяющую роль играет система образования [18, с. 130]. На встрече с лауреатами и финалистами конкурса «Учитель года», состоявшейся 5 октября 2022 г., В. В. Путин заявил: «Важнейшее направление нашей работы — развитие инженерного образования, распространение уникальных методик преподавания естественнонаучных дисциплин, подготовка учителей ... математики, информатики, физики. Поддержка естественнонаучных и технических предметов и методик их преподавания — один из приоритетов для развития си-

стемы образования в РФ» [19]. Поэтому небольшое количество выпускников, выбирающих такие предметы, как физика, химия, информатика, должно стать поводом для беспокойства. В Северобайкальске в 2022 и 2023 гг. физику сдавали по 20 человек, химию — 14 и 20 соответственно, что составляет около 14 % от общего количества выпускников. Несколько большее количество выпускников выбирают информатику — 33 человека в 2022 и 35 в 2023 г. При этом треть из сдающих не преодолевают минимального порога, т.е. демонстрируют недостаточный уровень знаний по предмету [17, с. 97]. А ведь в городе неплохое оснащение техникой, лабораторным и компьютерным оборудованием, в том числе и за счет федеральных программ. Все это свидетельствует о недостаточной эффективности существующих форм профориентационной работы и использования имеющихся ресурсов.

По итогам сводного рейтинга по показателям мотивирующего мониторинга город Северобайкальск занимает первое место по направлению 1 — создание условий для достижения результатов, тогда как по направлению 2 — достижение образовательных результатов — у города 20-е место из 23 [20]. Налицо противоречие между средствами и усилиями, вложенными в создание инфраструктуры, и полученными результатами.

Еще одну группу противоречий — между количеством собираемой информации и качеством ее использования на муниципальном и институциональном уровне — позволяет выявить мониторинг механизмов управления качеством образования на муниципальном уровне. Предлагаемая Федеральным институтом оценки качества образования методика предполагает анализ концептуальных, управленческих и аналитических документов по двум направлениям: «механизмы управления качеством образовательных результатов» и «механизмы управления качеством образовательной деятельности», каждое из которых включает в себя по 4 системы с различным количеством треков [21]. Общая оценка соответствия нормативной базы муниципальной системы образования г. Северобайкальска составила в 2021 г. 1,4%; в 2022 г. — 2,9%; в 2023 г. — 16,5% [22]. Несмотря на имеющуюся положительную динамику результатов оценки, все же налицо крайне низкая степень вовлеченности муниципального органа управления образованием в процессы оценки и управления качеством образования.

В целом в ходе проведения оценочных процедур в республике накоплен значительный объем статистической и аналитической информации, на основании которой формируются муниципальные кейсы, содержащие рисковый профиль муниципалитета, определение точек роста, зон риска и зон ближайшего развития. Но задача не в том, чтобы собрать статистику, нужно дать муниципалитетам в руки инструмент, который позволит решить поставленные руководством страны задачи.

Система образования — это уникальный социальный институт, призванный развивать и приумножать человеческий капитал, формируя идеи, социально значимые идеалы, мировоззренческие позиции, надежды, конструирующие как общество в целом, так и судьбу отдельных людей. Поэтому все происходящие в этой сфере процессы непосредственно влияют на уровень и качество жизни населения в целом [23].

Безусловно, необходимо более глубокое изучение проблемы, включая анализ компетенций педагогов, достаточности сети дошкольных образовательных организаций, организаций дополнительного образования, в том числе частных. Но уже

имеющаяся на сегодняшний день витрина данных в принципе достаточна для формирования регионального и муниципального дашборда, позволяющего принимать взвешенные управленческие решения, направленные на распространение позитивной практики, на коррекцию выявленных проблем и преодоление негативных тенденций. В этой связи задача муниципальных органов образования — опираясь на единство обеспечения качества жизни и качества образования, максимально содействовать реализации поставленных президентом страны целей.

Литература

1. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года: указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 (с изменениями и дополнениями). URL: <https://base.garant.ru/71937200/> (дата обращения: 22.04.2024).
2. Об утверждении модели и положения региональной системы оценки качества образования Республики Бурятия: приказ Минобрнауки РБ № 551 от 20.04.2020 г. URL: <https://cloud.mail.ru/public/3h6D/eAaFGwB2A> (дата обращения: 22.04.2024).
3. Трохирова У. В., Зимина Е. В. Образование в контексте качества жизни населения крупного сибирского города (на примере города Иркутск) // Известия Иркутской государственной экономической академии. Электронный журнал. 2011. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obrazovanie-v-kontekste-kachestva-zhizni-naseleniya-kрупnogo-sibirskogo-goroda-na-primere-goroda-irkutsk> (дата обращения: 22.04.2024).
4. Влияние образования на качество и уровень жизни. Особенности образовательного процесса в России / М. А. Беляева и др. // Основные вопросы теории и практики педагогики и психологии: сборник научных трудов по итогам международной научно-практической конференции. № 2. Омск, 2015. URL: <https://izron.ru/articles/osnovnye-voprosy-teorii-i-praktiki-pedagogiki-i-psikhologii-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhd-sektsiya-1-obshchaya-pedagogika-istoriya-pedagogiki-i-obrazovaniya-spetsialnost-13-00-01/vliyanie-obrazovaniya-na-kachestvo-i-uroven-zhizni-osobnosti-obrazovatel'nogo-protsessa-v-rossii/> (дата обращения: 23.04.2024).
5. Неретина Е. А., Салимова Т. А., Салимов М. Ш. Субъективные индикаторы качества жизни в регионе // Стандарты и качество. 2004. № 11. С. 52–55.
6. Спиридонов С. П. Индикаторы качества жизни и методологии их формирования // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В. И. Вернадского. 2010. № 10–12(31). С. 208–223.
7. Ерлыгина Е. Г., Штебнер С. В. Образование как фактор повышения качества жизни молодежи // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2017. № 2(39). С. 62–66.
8. Оценка качества образования в регионах РФ / Е. А. Федорова и др. // Региональная экономика: теория и практика. 2018. Т. 16, № 2. С. 249–262. URL: <https://doi.org/10.24891/re.16.2.249> (дата обращения: 23.04.2024).
9. Куликова А. В., Михайлова В. В. Образование и качество жизни // Народонаселение. 2016. № 3. С. 124–134.
10. Безвербный Б. А. Демографическое развитие российских городов по данным переписей населения 1987–2020 гг. // Демографические исследования. 2023. Т. 3, № 3. С. 131–152. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/demograficheskoe-razvitie-rossiyskih-gorodov-po-dannym-perepisey-naseleniya-1897-2020-gg> (дата обращения 22.04.2024).
11. Корчагина И. И., Мигранова Л. А. Уровень жизни населения малых городов России // Народонаселение. 2012. № 2. С. 66–74.
12. Методика оказания адресной методической помощи общеобразовательным организациям, имеющим низкие образовательные результаты обучающихся. URL: https://fioco.ru/Media/Default/Documents/500/Metodica_500.pdf (дата обращения: 22.04.2024).

13. Об утверждении модели и положения региональной системы оценки качества образования Республики Бурятия: приказ Минобрнауки РБ № 551 от 20.04.2020 г. URL: <https://cloud.mail.ru/public/3h6D/eAaFGwB2A> (дата обращения: 22.04.2024).

14. Об утверждении Порядка выдачи медали "За особые успехи в учении": приказ Минобрнауки России от 23.06.2014 № 685 (ред. от 14.04.2023) (Зарегистрировано в Минюсте России 07.07.2014 № 32997). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_165517/ (дата обращения: 22.04.2024).

15. Основные итоги государственной итоговой аттестации по общеобразовательным программам среднего общего образования в Республике Бурятия в 2023 г. (информационно-статистические материалы). Улан-Удэ, 2023. 76 с.

16. Статистико-аналитический отчет о результатах государственной итоговой аттестации по образовательным программам основного общего образования в 2023 году в республике Бурятия. Улан-Удэ, 2023. 187 с.

17. Статистико-аналитический отчет о результатах государственной итоговой аттестации по образовательным программам среднего общего образования в 2023 году в республике Бурятия. Улан-Удэ, 2023. 347 с.

18. Новиков В. А., Маслов В. Н. Роль образования в повышении качества жизни // Экономика образования. Кострома: КГУ им. Н. А. Некрасова, 2012. № 4. С. 130–132.

19. Путин назвал поддержку инженерного образования и естественных наук приоритетами для РФ. ТАСС. 5 октября 2022, 21:02. URL: <https://tass.ru/obschestvo/15963463>. (дата обращения 23.04.2024).

20. Об утверждении методологии мотивирующего мониторинга деятельности органов местного самоуправления, осуществляющих управление в сфере образования: распоряжение Минпросвещения России от 6 декабря 2022 г. № Р-293. URL: <https://docs.edu.gov.ru/document/6b1bea7b39cb13c5a7b8499904719256/download/5520/> (дата обращения: 22.04.2024).

21. Методические рекомендации по развитию муниципальных механизмов управления качеством образования. URL: [https://fioco.ru/Media/Default/Documents/%D0%9C%D0%A0_%D0%9C%D0%A3%D0%9C-2022%20\(%D0%B2%20%D1%80%D0%B5%D0%B4.%20%D0%BE%D1%82%2010.06.2022\).pdf](https://fioco.ru/Media/Default/Documents/%D0%9C%D0%A0_%D0%9C%D0%A3%D0%9C-2022%20(%D0%B2%20%D1%80%D0%B5%D0%B4.%20%D0%BE%D1%82%2010.06.2022).pdf) (дата обращения 22.04.2024).

22. Об итогах оценки муниципальных управленческих механизмов в 2023 году в РБ: аналитическая справка. URL: <https://cloud.mail.ru/public/1mHR/WXaNT1ozJ> (дата обращения: 22.04.2024).

23. Зимина Е. В., Трохилова У. В. Проблемы и стратегические приоритеты развития системы образования в контексте повышения качества жизни населения (на примере города Иркутска) // Известия Иркутской государственной экономической академии. Электронный журнал. 2013. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-strategicheskie-prioritety-razvitiya-sistemy-obrazovaniya-v-kontekste-povysheniya-kachestva-zhizni-naselenii-na-primere-g> (дата обращения: 23.04.2024).

УДК 378.147.88(091)(571.54)

**ПРАКТИЧЕСКАЯ ПОДГОТОВКА СТУДЕНТОВ БУРЯТСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПЕДАГОГИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА
В ПИОНЕРСКИХ ЛАГЕРЯХ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ
в 1980-е гг.**

© **Номогоева Виктория Владимировна**

доктор исторических наук, проректор по НИР,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
nomogoeva67@mail.ru

© **Иванова Лилия Борисовна**

старший преподаватель,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
okinsk1@mail.ru

Рассматривается организация практической подготовки студентов Бурятского государственного педагогического института в пионерских лагерях Байкало-Амурской магистрали в 1980-е гг. на примере всесоюзного детского лагеря «Юный тоннельщик». На основе методов устной истории реконструирован процесс прохождения практики по воспоминаниям непосредственных участников. Выделены такие ключевые сюжеты воспоминаний, как сборы в лагерь, особенности организации практической подготовки, социально-бытовые условия проживания, проведения досуга и микроклимат внутри коллектива лагеря.

Ключевые слова: Бурятский государственный педагогический институт; Байкало-Амурская магистраль; «Юный тоннельщик»; педагогическая практика; система педагогического образования; высшее учебное заведение.

PRACTICAL TRAINING OF STUDENTS BURYAT STATE PEDAGOGICAL
INSTITUTE IN THE PIONEER CAMPS OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE
IN THE 1980S

© Victoria Vladimirovna Nomogoeva
Doctor of History, Vice-Rector for Research,
Banzarov Buryat State University
Russia, Ulan-Ude 670000, Smolin st., 24a
nomogoeva67@mail.ru

© Ivanova Liliya Borisovna
Senior Lecturer
Banzarov Buryat State University
Russia, Ulan-Ude 670000, Smolin st., 24a
okinsk1@mail.ru

The article examines the organization of practical training for students of the Buryat State Pedagogical Institute in the pioneer camps of the Baikal-Amur Mainline in the 1980s using the example of the All-Union children's camp Young Tunneler. In this article, based on oral history methods, the process of completing the internship is reconstructed according to the memories of direct participants. The following key plots of memories are highlighted: preparations for the camp, features of the organization of practical training, social and living conditions of living and leisure activities, and the microclimate within the camp team.

Keywords: Buryat State Pedagogical Institute; Baikal-Amur Mainline; Young tunneler; teaching practice; pedagogical education system; higher education institution.

В 1970–1980-е гг. в связи со строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали Бурят-Монгольская АССР стала притяжением миграционного притока населения. На севере республики один за другим появляются населенные пункты, в том числе город Северобайкальск. Социальная инфраструктура новых городов и поселков включала образовательные учреждения, среди которых особое место отводилось детским оздоровительным организациям. Существенную помощь в кадровом обеспечении деятельности пионерских лагерей оказали в то время студенты-практиканты педагогических институтов.

С первых лет БАМ привлекал трудовых мигрантов со всех концов СССР. Уже в 1976–1977 гг. на стройке работало более 100 тыс. человек. Для возведения железнодорожных станций и населенных пунктов была организована система шефства, охватившая 13 союзных республик и 22 автономные административные единицы РСФСР. Всего в сооружении магистрали приняли участие представители более 80 национальностей СССР, а также дружественных социалистических стран [1].

Бурятский государственный педагогический институт имени Доржи Банзарова в г. Улан-Удэ являлся ведущим центром подготовки педагогических кадров в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Только за 1981–1995 гг. здесь было подготовлено 13 775 учителей с высшим образованием [2].

Важное значение в обучении педагогов имела практическая подготовка и педагогическая практика как ее составная часть. Общие задачи и содержание педагогической практики определялись учебной программой и типовой инструкцией по организации и проведению педагогической практики студентов, а также программами по методике преподавания предметов по выбранной студентом специальности.

Студенты педагогических вузов проходили три основных вида практики: ознакомительная практика (I–II курс); летняя педагогическая практика (II–III курс); школьная педагогическая практика (IV–V курс), выстроенные в определенной логике и последовательности. На первых курсах студенты знакомились с педагогической деятельностью, на вторых-третьих курсах выезжали на практику в пионерские лагеря, работали там вожатыми, на старших курсах вся педагогическая практика сосредотачивалась в школе, где студенты проводили с детьми уроки и внеклассные мероприятия [3].

Летняя педагогическая практика в качестве вожатого позволяла изучать особенности работы с детьми в пионерском лагере, логику развития смены, методику подготовки и проведения пионерских сборов и комсомольских собраний, линейек, смотров художественной самодеятельности и т. д. Учебно-воспитательная практика студентов старших курсов педагогических вузов являлась завершающим этапом их подготовки. Студенты осуществляли психолого-педагогическую диагностику учащихся; учились планированию, проводили уроки, факультативные занятия, осуществляли методическую и внеклассную работу по предметам, организовывали работу с родителями [4].

Пионерский лагерь «Юный тоннельщик», находившийся на самом берегу Байкала, в трех километрах от пос. Заречный (пригород г. Северобайкальска, за р. Тья), не был типичным лагерем. Построенный в конце 1970-х гг. работниками автобазы № 2 «БАМтоннельстроя», он располагался на базе санатория-профилактория «Тоннельщик», а с 1981 г. принимал летние смены детей. В «Тоннельщике»

лечились и отдыхали работники Управления механизации «БАМтоннельстроя», других бамовских организаций. С июня по август в «Юный тоннельщик» приезжали дети бамовцев со всего Бурятского участка магистрали (из Кунермы, Северобайкальска, Нижнеангарска, Кичеры, Уояна, Северомуйска, Таксимо и др. поселков).

У лагеря была большая территория, с одной стороны примыкавшая к берегу Байкала, с противоположной стороны был лес. Ребята жили в благоустроенных, со всеми удобствами корпусах, пользовались лечебным корпусом с бассейном. Лечения не получали, но стандартные оздоровительные процедуры для них осуществлялись. На территории лагеря находились клуб, библиотека. Вожатые и воспитатели селились в небольших 2–3-местных коттеджах.

Для анализа исторической картины деятельности пионерского лагеря «Юный тоннельщик» мы провели выборочные интервью с непосредственными участниками вожатской практики Бурятского государственного педагогического института. Все интервьюеры отмечают достаточно развитую инфраструктуру лагеря «Юный тоннельщик»: это был совершенно роскошный по советским временам лагерь. Теплые корпуса с небольшими комнатами для детей, благоустроенные умывальники и туалеты, закрытый бассейн с душевыми. В столовой организовано пятиразовое питание. Для детского досуга сооружена березовая библиотека, работал кинозал. Работники лагеря проживали в отдельных домиках-треугольниках» (жен., 57 лет, Улан-Удэ, 2024).

Воспитателями и инструкторами по спорту и плаванию становились учителя школ, школы искусств г. Северобайкальска, а вожатыми — в основном студенты Бурятского пединститута (историки, филологи, студенты факультета начальных классов, иностранных языков). Из их воспоминаний: «Нас встречали в аэропорту Нижнеангарска и как желанных гостей и на собственном автобусе доставляли в пионерский лагерь. Первая смена обычно начиналась в первой декаде июня. На Байкале у берега в это время еще нередко лежал нарастающий лед, а температура ночами опускалась до минуса. Теплые куртки и свитера были у всех обязательной одеждой (жен., 57 лет, Улан-Удэ, 2024).

В лагере отдыхали дети от 7 до 15 лет. Они, как правило, приезжали из своих поселков организованными группами, в сопровождении взрослого. Для самых маленьких это была первая самостоятельная поездка. Родители старались хотя бы раз за сезон навестить своего ребенка, однако не всем это удавалось. Ребятишкам приходилось учиться обслуживать себя (постирать белье, уложить вещи в сумку и т. д.). Были и те, кто тосковал по дому. Однако все были рады встрече с Байкалом, с нетерпением ждали прогулок и игр на берегу, а в теплое время — купаний. Были даже поездки вдоль берега на катере на о. Котельниковский с горячими термальными источниками, на теплоходе на мыс Хакусы (противоположный берег Байкала).

Дети в лагерь приезжали из разных бамовских поселков, имели фамилии всех советских республик. Был мальчик с фамилией Гудфренд. Кругом атмосфера дружбы и любви! Замечательное было время. Вспоминаю всегда с теплотой. До сих пор общаемся и дружим с начальником лагеря Ивановым Сергеем Ивановичем! (жен., 57 лет, Улан-Удэ, 2024).

Жизнь в лагере была насыщенной, мероприятия проводились постоянно: помимо традиционных конкурсов рисунков, поделок, строевой песни, спортивных

соревнований, прощальных костров, запомнились дни самоуправления, праздник Нептуна, конкурс красоты. В рамках фестиваля советско-индийской дружбы в «Юном тоннельщике» с визитом побывала большая делегация из Индии. Принимали в лагере и группу из немецкого профсоюза железнодорожников.

Интересной и динамичной была жизнь не только у пионеров, мы – вожатые и воспитатели, однажды побывав в лагере на практике (в 1987 г.), снова и снова приезжали в «Юный тоннельщик», в эту красоту прямо на берегу Байкала. Чистый воздух и песчаный пляж. А главное, мы молоды и здоровы, полны сил и радости жизни. Рабочие будни (которые и буднями назвать трудно, каждый день происходило что-то новое) сочетались с отдыхом (ночными посиделками у костра, поездками и прогулками, экскурсиями, новыми знакомствами). Приятным бонусом была зарплата, которую мы получали по окончании смены (часто бывали и премии).

Во многом все это стало возможным благодаря начальнику лагеря Сергею Ивановичу Иванову. Клубный работник, баянист, воспитатель по своей основной деятельности, с 1986 по 1990 г. он бесценно руководил пионерским лагерем. Кипучей энергии, позитивный, энергичный, доброй души человек, он заряжался сам и заряжал всех своим оптимизмом и выстраивал работу так, что коллектив работал как единый организм (жен., 58 лет, Улан-Удэ, 2024).

Дочь Сергея Ивановича Наталья Сергеевна рассказала в онлайн журнале «Байкало-Амурская судьба. Литература» про жизнь отца на БАМе и о его работе в лагере «Юный тоннельщик»: «Позже, после строительства на берегу Байкала детского всесоюзного лагеря «Юный тоннельщик БТС» был назначен его директором. Пели много бамовских песен, сочиняли свои, на плакатах дети рисовали тоннели и поезда, проводили встречи со строителями ветки. Осталось много памятных снимков с тех далеких времен. Жили БАМом! Много друзей обрели тут: добрых, честных, добродушных, дружба крепка, по сей день. Кроме памятных снимков в фотоальбомах храню дома множество памятных значков и медалей, даже два знамени сохранилось и стяг со словами «Пионеры всесоюзного лагеря приветствуют ленинградцев — строителей БАМа»» [5].

В 1988 г. «Юный тоннельщик» занял 2-е место среди пионерских лагерей Бурятии, а С. И. Иванов был награжден знаком ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ «За активную работу по воспитанию детей и подростков», что дало ему право при выходе на пенсию в 2005 г. получить медаль «Ветеран труда».

В 1991 г. история «Юного тоннельщика» закончилась вместе с историей комсомола. Без сомнения, месяцы и годы работы в «Юном тоннельщике» стали лучшим временем и ярким воспоминанием нашей студенческой молодости, а может, и всей жизни (жен., 58 лет, Улан-Удэ, 2024).

Воспоминания свидетелей событий дали нам возможность ознакомиться с еще одной страницей истории подготовки педагогических кадров в БГПИ, внесшим определенный вклад в воспитание и становление молодого поколения строителей БАМа. Вожатская педагогическая практика в пионерских лагерях БАМа продемонстрировала зрелый потенциал профессиональных педагогических умений и навыков воспитательной работы студентов Бурятского государственного педагогического института.

Литература

1. Байкалов Н. С. Школы рабочей молодежи в районах строительства БАМа: особенности возникновения и развития (1970–1980-е гг.) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2021. № 2 (44). С. 81–87.
2. Номогоева В. В., Иванова Л. Б. Становление системы высшего педагогического образования в Бурятии // Преподавание истории в школе. 2022. № 7. С. 16–21.
3. Никульников А. Н. Особенности педагогической практики студентов в СССР (1918–1991 гг.) // Сибирский педагогический журнал. 2018. № 4. С. 94–101.
4. Протасова И. А. Непрерывная педагогическая практика: теория и технология организации : учебное пособие. Екатеринбург: УрГПУ 2000. 159 с.
5. Горнакова Н.С. Из истории отца // Байкало-Амурская судьба. Литература. URL: <https://dvost.szd.online/bajkalo-amurskaya-sudba/bajkalo-amurskaya-sudba-literatura> (дата обращения: 15.05.2024).

УДК 371.83

**ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ ДЕТСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
«ПИОНЕР БАМа» (г. СЕВЕРОБАЙКАЛЬСК)**

© Балакирев Алексей Николаевич

кандидат исторических наук, доцент,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

balakirev75@mail.ru

Распад Советского Союза обусловил наступление эры трансформации и вариативности в развитии многих общественных институтов. Не стало исключением и детское движение. В статье обобщен опыт педагогов города Северобайкальска по созданию в новых условиях конкурентоспособных детских общественных объединений и организаций, способных увлечь детей разного возраста. Особое внимание уделено вопросу создания и функционирования детской общественной организации «Пионер БАМа». Также впервые приведены статистические данные, позволяющие оценить интенсивность и разнообразие методов работы детских объединений. Кроме того, в статье рассмотрены наиболее интересные формы организации деятельности, разработанные и используемые «Пионерами БАМа».

Ключевые слова: детское движение; детские общественные организации; детские общественные объединения; пионеры; Байкало-Амурская магистраль (БАМ).

**FROM THE EXPERIENCE OF THE CHILDREN'S PUBLIC ORGANIZATION
"PIONEER OF THE BAM" (SEVEROBAIKALSK)**

© Alexey N. Balakirev

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Banzarov Buryat State University

Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolina st., 24a

balakirev75@mail.ru

The collapse of the Soviet Union led to the onset of an era of transformation and variability in the development of many public institutions. The children's movement was no exception. The article summarizes the experience of teachers of the city of Severo-baikalsk in creating competitive children's public associations and organizations in the new conditions that can captivate children of different ages. Particular attention is paid to the creation and functioning of the children's public organization "Pioneer of the BAM". Also, for the first time, statistical data are presented that make it possible to assess the intensity and variety of methods of work of children's associations. In addition, the article discusses the most interesting forms of organization of activities developed and used by "Pioneers of the BAM".

Keywords: children's movement; children's public organizations; children's public associations; pioneers; the Baikal-Amur Mainline (BAM).

К 2010 г. ситуация в отечественном детском движении стала понемногу стабилизироваться, хотя по-прежнему не появилось сколько-нибудь заметной альтернативы единой массовой детской организации, каковой являлась в XX в. Всесоюзная пионерская организация им. Ленина. Особенно остро последствия кризиса проявлялись в тех регионах страны, которые оказались в глубоко запущенном состоянии после распада СССР, одним из таких депрессивных регионов стал БАМ. По официальным данным, к 1997 г. грузопоток по сравнению с пиковым на тот момент показателем 1990 г. сократился вдвое, и в сутки по дороге проходило лишь несколько составов. Наблюдался массовый отток населения, исчезали целые баумовские поселки, приходила в негодность инфраструктура, закрывались школы, учреждения дополнительного образования и культуры [1].

Однако с началом нового тысячелетия наметились тенденции к преодолению кризиса, по всей стране стали возникать новые детские общественные организации. По данным МОиН РБ в 2005 г. в Бурятии насчитывалось 410 детских общественных объединения, в которых состояло около 60 000 детей и подростков [2]. Тотальное отрицание социалистического прошлого сменилось первыми попытками обобщения и использования богатого общественно-педагогического опыта предыдущей эпохи в рамках современных воспитательных систем.

Не остались в стороне и баумовцы. Одним из лидеров возрождения традиций детского движения стали жители столицы Бурятского участка БАМа города Северобайкальска. Весьма успешно действовали и пользовались популярностью у ребят такие общественные объединения, как городская детская организация МБОУ СОШ № 1 «Зеленый мир» (руководитель Елизарова В. П.), «Территория будущего» (руководитель Замулина Е. П.), «Кадеты» (руководитель Будаев Ж. В.), «Юные Инспекторы Движения» (руководитель Замулина Е.П.), «Союз трех» (руководитель Тяпкина В. С.), «Комсомол БАМа» (руководитель Серболова О. Л.), ДОО «Лицеон» МБОУ Лицей №6 (руководитель Юшкова Т. В.), «Клуб молодого избирателя» (руководитель Киселева Е. В.), «Юнармеец» (руководитель Рыбко К. К.), «Юные Друзья Пожарных» (руководитель Бутаков Е. Г.), Дискуссионный клуб для старшеклассников «Мой голос» (руководитель Оленичева Е. И.), спортивный клуб «Олимпиец» (руководитель Иванов А. В.), детское творческое объединение «Домисолька» (руководитель Иванов В. И.) и другие [3]. В таблице приведены данные ГУО начала 2010-х гг. о действовавших на тот момент в городе детских организациях и их количественном составе [4].

Детские общественные организации	Количество отрядов	Количество участников
Юные патриоты	2	34
Юнармейцы	5	80
Юные казаки	1	18
Школа безопасности	5	75
Туристический клуб «Пыхтун»	34	504
Экологическое движение «Чистый берег Байкала»	47	910
Юные инспекторы движения	5	35
Юный друг пожарных	1	15
Клуб Интернациональной дружбы	1	15
Школьная экологическая организация «Территория будущего»	6	90
Детская экологическая организация «Зеленый мир»	9	186
Союз молодых исследователей «ЮНИС»	5	80
Комсомол	1	17
Пионер БАМа	11	248
Организация самоуправления	5	75
Совет старшеклассников	5	75
Клуб молодого избирателя	5	40
Лидер	1	30
Юный корреспондент	1	8
КВН	5	39
Кадеты	2	43
Шахматный клуб «Белая ладья»	1	15

Особое место в этом списке занимает детская общественная организация «Пионер БАМа», созданная в 2011 г. на базе детских пионерских организаций школ города Северобайкальск, сохранившихся и действовавших разрозненно с 2001 г. Главной целью организации была объявлена всеобъемлющая помощь юным жителям г. Северобайкальска в их гражданско-патриотическом, духовно-нравственном и физическом становлении. Автором проекта создания ДОО «Пионер БАМа» стала заместитель директора МБОУ СОШ № 1 г. Северобайкальска, выпускница Исторического факультета БГУ Екатерина Петровна Замулина. В число руководителей проекта вошли начальник управления образования города Галина Петровна Платонова, которая была избрана председателем детской общественной организации «Пионер БАМа», а также учитель математики МБОУ СОШ № 1 и старшая вожатая Ольга Леонидовна Серболина. Уже в 2012 г. подразделения ДОО «Пионер БАМа» работали во всех общеобразовательных учреждениях города под руководством таких опытных наставников, как О. Л. Серболина, В. Я. Казначеева, О. П. Миткеева, Д. С. Доржиева, Е.С. Романова. Если в 2011 г. отряды «Пионер БАМа» начинали работу по 1–2 направлениям деятельности, то уже в 2012 г. таких направлений стало не менее девяти [5].

Программа деятельности пионерских отрядов состояла из четырех основных этапов. На каждом этапе были предусмотрены определенные задания, различаю-

щиеся между собой по тематике и направлениям деятельности. Первый этап («Организационный») длился с декабря по февраль и включал в себя следующие мероприятия:

1. «Снежный город» — задание, в ходе которого отрядам предлагалось построить снежный городок на территории детского учреждения.

2. «Подарки от Деда Мороза» — отрядам предлагалось в течение предновогодней недели попробовать себя в роли Деда Мороза, организовать новогодний праздник, подготовить и подарить новогодние подарки.

3. «Ни дня без добрых дел!» — задание разрабатывалось специально для Дней милосердия, которые традиционно проходят в г. Северобайкальске. Оно было направлено на развитие шефской и тимуровской работы. Все акции в рамках Дней Милосердия должны были быть спланированы, подготовлены и проведены ребятами абсолютно самостоятельно.

Второй этап проходил с марта по май и носил название «Объединяющий». На этом этапе проводились такие мероприятия, как:

1. «Давайте дружить!» — задание, в ходе выполнения которого отрядам предлагалось познакомиться с деятельностью отрядов других школ, отряды еприходили друг к другу в гости, организовывали переписку в Интернете, планировали и проводили совместные мероприятия.

2. «Зеленые аллеи» — отрядам предлагалось организовать и принять активное участие в посадке деревьев на школьных участках, озеленить «Аллею ветеранов», благоустроить территорию рядом с домом и т. д.

3. «Двор моего детства» — отряды принимали участие в благоустройстве детских площадок. Данная акция проводилась совместно с жилищно-коммунальными службами, администрацией муниципального образования, депутатами местных органов власти.

Третий (летний) этап назывался «Конструктивный» и предполагал проведение интересных акций:

1. «Мое лето» — организация интересных дел на летних оздоровительных площадках при образовательных учреждениях города.

2. «Юнкоровский пост» — отрядам необходимо было организовать выпуск собственной газеты в школе, по возможности публиковать статьи, заметки о своей деятельности в городской газете, выступать в телепередачах, создавать веб-страницы. Данное задание являлось долгосрочным и выполнялось в течение года.

Четвертый этап носил название «Итоговый» и длился с сентября по ноябрь. Этот этап был представлен такими захватывающими делами, как:

1. «Младшие друзья» — это задание относилось к разряду длительных и выполнялось в течение всей программы, отрядам предлагалось в самом начале своей деятельности организовать группу малышей и работать с ними в течение года.

2. «По следам горе-туристов» — масштабная экологическая акция, которая проходила в сентябре и мае, и была направлена на уборку мусора в местах массового отдыха туристов на озере Байкал и на реке Тья (известная также как «Чистый берег — берег Байкала»).

3. «Мальчишки и девчонки, а также их родители!» — отряды приглашали своих родителей принять участие в совместной деятельности (поход, КВН, литературный вечер, музыкальная гостиная и т. д.).

Таким образом, данная программа на протяжении нескольких лет активно реализовывалась во всех образовательных организациях г. Северобайкальска. Программа получила хорошие отзывы от ребят и взрослых и стала отличным трамплином для дальнейшего развития детской общественной организации «Пионер БАМа».

Литература

1. Верстова Н. Есть ли будущее у БАМа // Трибуна. 2011. 26 мая. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=105123> (дата обращения: 25.04.2024).
2. Великая Победа великого народа: материалы республиканской научно-практической конференции (г. Улан-Удэ, 28–29 апр. 2005 г.) / редактор С. Д. Намсараев, составители Е. Д. Чимитова, Т. Е. Вежевич; М-во обр-я и науки Респ. Бурятия, Бурят. гос. ун-т. Улан-Удэ: Бэлиг, 2005. 232 с.
3. МКУ Управление образования муниципального образования «Северо-Байкальский район». URL: <https://www.uosbr.ru/dokumenty/> (дата обращения: 02.05.2024).
4. Вежевич Т. Е. Моделирование региональных систем патриотического воспитания школьников: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора педагогических наук. Улан-Удэ, 2011. 50 с. URL: https://new-disser.ru/_avtoreferats/01005085258.pdf (дата обращения: 02.05.2024).
5. Замулина Е. П. Детские общественные организации и объединения Бурятии в 1950-е — 2000-е годы: дипломная работа. Улан-Удэ, 2012. 98 с.

УДК 94(571.651)

УРБАНИЗАЦИОННЫЙ ПРОЦЕСС В ЮЖНОМ РЕГИОНЕ СИБИРИ

© **Монгуш Снежана Петровна**

аспирант,

Институт географии им. В. Б. Сочавы СО РАН

Россия, 664033, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1;

научный сотрудник,

Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН

Россия, 667000, г. Кызыл, ул. Интернациональная, 117а

fqkey@mail.ru

В эпоху глубоких социально-экономических преобразований и научно-технического прогресса, переживаемую современным миром, рост и развитие городов, весь многосложный процесс урбанизации приобретают все большее значение в жизни общества. Индивид всегда стремился и будет стремиться к улучшению качества своей жизни, что подталкивает его искать различные возможности для этого, а одним из таких следствий стремления человека является урбанизация. Стремление к более высокому уровню жизни, возможностям и идентификации себя как индивида, способного на великие дела и не ограниченного рамками общества в большинстве своем для сельского жителя ассоциируется с жизнью в городе и в городской среде. Поэтому процесс урбанизации — это не только «переток» сельского жителя в город, но и укоренение, расширение влияния городской культуры среди его населения, то есть происходит процесс постепенного «ухода» от сельского мышления с адаптацией на городское сознание, основанного на

научно-техническом прогрессе, благодаря чему повышается статус привлекательности городской жизни в глазах сельского жителя — доступ к большему числу благ. Цель — изучить процесс урбанизации в административном центре южного региона Сибири. Методы, примененные в ходе исследования, — ретроспективный, статистический, геоинформационный на основе описательного подхода. В самых разных частях мира наблюдается быстрый рост городов, концентрация в них населения и различных видов деятельности, распространение городского образа жизни и урбанизированных форм расселения, исключением не стала и территория Республики Тыва, где в настоящее время уровень урбанизации свыше 55 %, что можно характеризовать как переходную стадию на «высокий уровень урбанизации от 50 до 75%».

Ключевые слова: город; население; урбанизация; ложная урбанизация; г. Белоцарск; Республика Тыва; г. Кызыл; зона притяжения.

URBANIZATION PROCESS IN THE SOUTHERN REGION OF SIBERIA

© Mongush Snezhana Petrovna,

V. B. Sochava Institute of Geography Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences

Russia, 664033, Irkutsk, Ulan-Batorskaya st., 1

Tuvan Institute of Integrated Development of Natural Resources Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences

Russia, 667000, Kyzyl, Internatsionalnaya st., 117a

fqkey@mail.ru

In the era of profound socio-economic transformations and scientific and technological progress experienced by the contemporary world, the growth and development of cities, the entire complex process of urbanization is becoming increasingly important in the life of society. An individual has always strived and will strive to improve the quality of his life, which pushes him to look for various opportunities for this, and one of such consequences of a person's desire is urbanization. The desire for a higher standard of living, opportunities and identification of oneself as an individual capable of great deeds not limited by the boundaries of society, for the most part, for a rural resident is associated with living in a city and in an urban environment. Therefore, the process of urbanization is not only the "flow" of rural residents into the city, but also the rooting and expansion of the influence of urban culture among its population, that is, there is a process of gradual "moving away" from rural thinking with adaptation to urban consciousness based on scientific and technological progress, due to which the status of attractiveness of city life in the eyes of a rural resident increases — access to a greater number of benefits. The goal is to study the process of urbanization in the administrative center of the southern region of Siberia. Methods used during the study: retrospective, statistical, geoinformation based on a descriptive approach. In various parts of the world, there is a rapid growth of cities, the concentration of the population and various types of activities in them, the spread of the urban lifestyle and urbanized forms of settlement, and the territory of the Republic of Tyva was no exception, where the level of urbanization is currently over 55%, which can be characterized as a transition stage to "a high level of urbanization from 50% to 75%."

Keywords: city; population; urbanization; false urbanization; Belotsarsk; Tyva Republic; Kyzyl; attraction zone.

Термин «урбанизация» появился впервые в зарубежной литературе в 1867 г. в Испании, и только с конца 1960-х гг. в отечественной литературе начало встречаться упоминание данного термина. Его внедрение связано с переводом «Доклада о мировом социальном положении» ООН (1957 г.).

XXI век можно обозначить веком укоренения урбанизационного процесса, в большинстве своем сложно управляемого. Проблемы изучения урбанизации нашли отражение в работах отечественных географов, таких как М. Г. Лаппо [1], И. М. Маергойз [2], Ю. Л. Пивоваров [3], П. М. Полян [4], Г. Н. Озерова [5], Н. А. Слука [6], А. И. Трейвиш [7], Б. С. Хорев [8] и др., наблюдается значительное повышение интереса географов к изучению этого сложного социально-экономического процесса по развитию территории.

Урбанизация как один из составных элементов современного социально-экономического развития является важным процессом формирования индивида, его среды обитания и социализации в обществе.

Урбанизация — это всемирный процесс с наличием общих черт, но, несмотря на это, каждый урбанизационный процесс, протекающий на конкретной территории, имеет свои отличия как в уровне, так и в темпах урбанизации [9]. При всех положительных моментах урбанизационного процесса можно наблюдать и наличие отрицательных факторов (рис. 1).

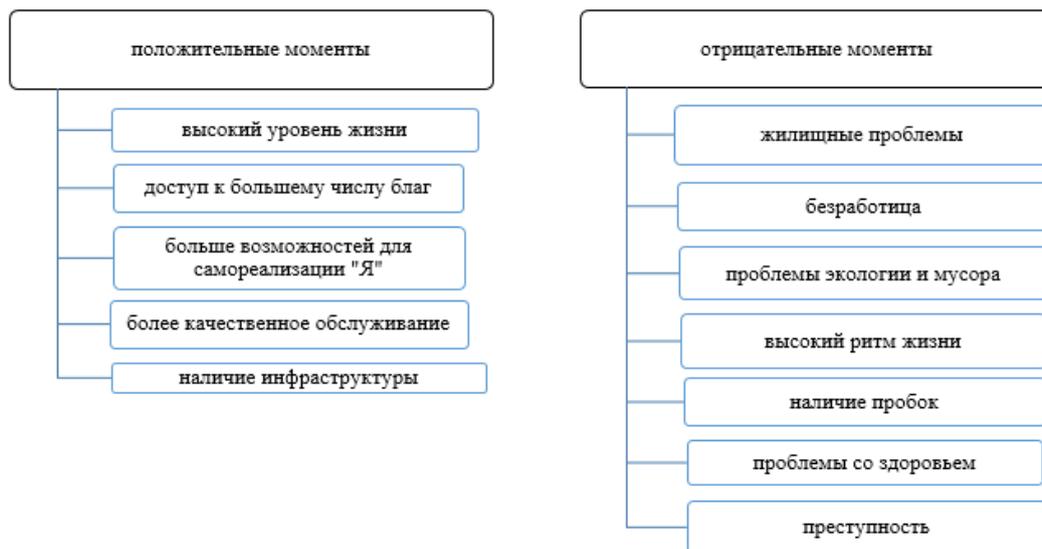


Рис. 1. Преимущества и недостатки процесса

В рамках данного исследования процесс урбанизации будет рассмотрен на примере национальной республики, а именно его административного центра г. Кызыла, который является зоной притяжения населения с преобразующим воздействием, и, распространяясь вглубь и вширь, оказывает многоплановое влияние на результат возникновения тесных прямых и обратных связей (рис. 2).



Рис. 2. Города Республики Тыва

Городские округа (республиканского значения): г. Кызыл (административный центр) и г. Ак-Довурак; города (районного значения): Шагонар, Чадан, Туран и поселок городского типа Каа-Хем.

Доля численности городского населения республики на 01.01.2024 г. составила 55,7 %, или 188 187 чел., — средний уровень урбанизации с потенциалом перехода на высокий уровень урбанизации (~ 50 до 75%) (табл. 1).

Таблица 1

Города республики и городское население

Наименование городов	Численность постоянного населения на 01.01.2024, чел.	Доля городского населения, %
Все население	337 544	100
Городское население	188 187	55,7
Сельское население	149 357	44,3
Городские округа	142 019	
Городской округ г. Кызыл	130 042	100
Городской округ г. Ак-Довурак	11 977	100
Города		
Дзун-Хемчикский муниципальный район	18 916	
г. Чадан	9 457	49,9
Пий-Хемский муниципальный район	10 364	
г. Туран	4 925	47,5
Улуг-Хемский муниципальный район	19 940	
г. Шагонар	11 644	58,4
Кызылский муниципальный район	36 340	
поселок городского типа Каа-Хем	20 142	55,4

Источник: составлено автором на основе данных Росстата.

Историческая справка. Как описывают архивные материалы, история г. Кызыла могла закончиться во время военных стычек, получивших название «Белоцарский бой», приведших к уничтожению города пожаром (табл. 2). На данном этапе роль столичного статуса выполнял г. Туран, где происходили различные съезды, но все же было решено принять меры по восстановлению г. Белоцарска.

Таблица 2

Становление г. Кызыла как административного центра республики

Наименование	Примечание
г. Белоцарск, 1914 г.	После установления протектората (Российская империя) над Тувой (Урянхайский край) был образован его административный центр. С 1916 г. начали работать лесопилка и кожевенный завод. Выбор местоположения был основан тем, что местность (город) лежит на пути из Усинского округа в середину Монголии и на слиянии двух притоков Малого и Большого Енисея
г. Урянхайск, 1918 г.	Урянхайский краевой съезд переименовал Белоцарск
г. Красный, 1920 г.	X съезд представителей русского населения переименовал Урянхайск. В 1923 г. Красный был объявлен столицей
г. Кызыл, 1925 г.	ЦК Тувинской народно-революционной партии постановил назвать столицу Тувинской Народной Республики городом Кызыл. 1944 г. — столица Тувинской автономной области РСФСР. 1961 г. — столица Тувинской АССР. 1991 г. — столица Республики Тыва

Источник: составлено автором на основе архивных материалов (Национальный архив Республики Тыва)

Так, столичный статус способствует быстрому развитию города: появляются первые каменные здания, предприятия промышленности, транспорт, учреждения образования, культуры, и уже к 1930 г. в столице было уже четыре улицы: Красных партизан, Кочетова, Ленина и Щетинкина с населением до трех тысяч человек (в 1915 г. в начале строительства численность жителей Белоцарска составила 468). Каждый новый гражданин столицы (г. Белоцарск) уплачивал налог (пошлину) за землю, при этом его обязывали «посадить одно дерево и проложить тротуар вдоль улицы вблизи своего участка» — благоустройство и озеленение города. Данный опыт необходимо применить и на региональном уровне.

Административный центр мононациональной республики — это г. Кызыл, где проживает по данным официальной статистики 38,5 % населения республики по состоянию на 01.01.2024 (130 042 чел.) (рис. 3). Город состоит из нескольких микрорайонов: Центральный, Южный, Горный, Восточный (ближний Каа-Хем), Правобережный (в том числе Вавилинский затон), Строитель, Спутник, участок Левобережных дач. Общая площадь города составляет 200,4 км², плотность населения 649 чел. на один км². Среди городов России с численностью постоянного населения от 100 тыс. до 250 тыс. чел. г. Кызыл занимает 55-ю позицию из 86 (2023 г.).

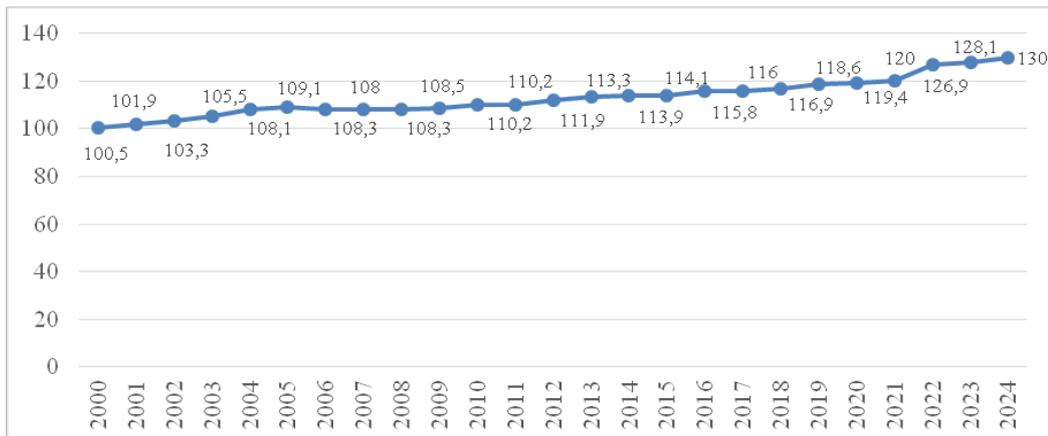


Рис. 3. Динамика численности населения г. Кызыла, тыс. чел.

Тенденция роста населения города равномерная, резких скачков нет, но все же присутствуют некоторые волновые колебания: первая «отрицательная» волна 2005–2006 гг. — снижение на 0,8 тыс. чел., вторая «положительная» волна 2021–2022 гг. — рост на 6,9 тыс. чел. Половозрастной состав населения г. Кызыла, характеризующий трудовой потенциал города, следующий:

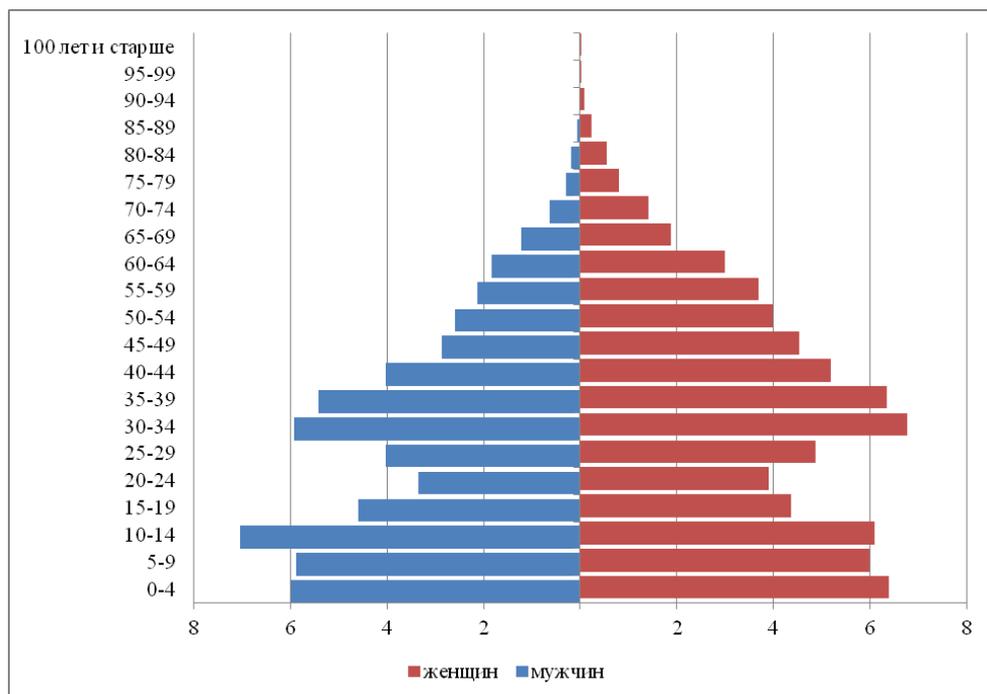


Рис. 4. Половозрастной состав населения г. Кызыла на 01.01.2023

моложе трудоспособного возраста 30,9% (мужчины — 15,7% и женщины — 15,2%), трудоспособный возраст 57,6% (мужчины — 26,7% и женщины — 31,0%) и старше трудоспособного возраста 11,5% (мужчины — 3,0% и женщины — 8,5%)

(рис. 4). Определенно можно отметить, что воспроизводство населения обеспечивается, то есть кризис старения не грозит в ближайшей перспективе (табл. 3).

Таблица 3

Основные показатели, влияющие на демографическую ситуацию
г. Кызыла, чел.

Показатели	года					2022 к 2018, %
	2018	2019	2020	2021	2022	
Родившиеся	1904	2404	2851	2858	2236	117,4
Умершие	871	814	979	959	899	103,2
Естественный прирост населения	1033	1590	1872	1899	1337	130
Миграционное сальдо	-112	-56	-1237	1294	974	-

Источник: Стратегия социально-экономического развития городского округа «Город Кызыл Республики Тыва» на период до 2030 г.

Кызыл — это ядро притяжения, а также платформа, формирующая места приложения труда в различных сферах: промышленной, транспортной, научной, деловой и культурной. Город входит в Ассоциацию сибирских и дальневосточных городов, а также международных городов-побратимов (г. Эрлянть Автономного района Внутренняя Монголия Китайской Народной Республики; г. Алтай и Урумчи Синьцзян-Уйгурского автономного района Китайской Народной Республики; г. Улаангом Увс аймак Монголии).

Производственные места приложения труда, оказывающие непосредственное влияние на экономическое развитие города: ООО «Лунсин», ООО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация», ООО «Тардан Голд», ООО «Угольная компания «Межегейуголь», ООО «Восток», ООО «Кызылское УПП», ООО «БТК групп», ООО «Сен-Ги» и ООО «Восток». Агропромышленный парк «Агро-Тыва» и ООО «Управляющая компания "Индустриальный парк г. Кызыл"» на стадии согласования.

Транспорт занимает особое место в городской инфраструктуре, с его помощью обеспечивается жизнедеятельность экономики города и социально-экономические потребности населения. Автомобильная дорога, проходящая через г. Кызыл до государственной границы в с. Хандагайты Овюрского района, в настоящее время является доминирующей (федеральная трасса Р-257). Вместе с тем в транспортном обслуживании наблюдается монополизация, где частный сектор стал преобладать по объему пассажироперевозок: за 2021 г. — 9 937,7 тыс. чел., 2022 г. — 11 597,3 тыс. чел.; по объему грузоперевозок: за 2021 г. — 49,2 млн т/км, 2022 г. — 65,9 млн т/км. В современном развитии г. Кызыла нельзя не затронуть аспект ложной урбанизации, который можно наблюдать в некоторых частях административного центра республики — районы левобережных дач и Вавилинский затон. Дачные общества — переход дачных обществ в статус обычного микрорайона города — только первый шаг на пути к благоустройству этой территории, в том числе развитию инфраструктуры, функционированию школ (МБОУ «СОШ № 18»), детских садов (МБДОУ № 17 комбинированного вида «Салгал», с тувин-

ского означает «Поколение») и других необходимых социальных объектов. Передаваемые земельные участки для ИЖС изначально не обеспечены никакой инфраструктурой, происходит процесс стихийного строительства. Данные территории, являясь пригородными территориями города, притягивают основную массу сельских жителей для их закрепления в рамках границ урбанизационного ядра (общая площадь жилых помещений г. Кызыла, приходящаяся в среднем на одного жителя, составляет 17,88 м²). Пригородным территориям характерны одноэтажные индивидуальные жилищные застройки как наиболее оптимальный вариант решения жилищного вопроса нового городского жителя, но еще с сельским мышлением и, как следствие, отсутствие элементарных городских удобств, при этом присутствуют элементы хозяйственной структуры сельского сознания (личные подворные хозяйства в черте административного центра с натуральным ведением хозяйства). Такой же процесс можно наблюдать исключительно во всех городах региона (г. Ак-Довурак, Чадан, Шагонар, Туран и пгт. Каа-Хем) — сельское хозяйство является базовой основой территориальной структуры хозяйства кочевого народа. Главная причина распространения данного феномена — это низкий уровень жизни населения с высоким уровнем безработицы, что побуждает нового городского жителя приспосабливаться к городской среде, но со своими хозяйственными навыками, обеспечивающими ему жизнедеятельность и пропитание. Также следует упомянуть, что региональные власти сами стимулируют течение данного процесса, а именно губернаторские проекты, внедренные на территории республики (кыштаг для молодой семьи, корова-кормилица, социальная картошка, кеш (выделка шкур), Чаа сорук (новая жизнь) и др.), при этом данные меры дают поддержку и возможность, что снижает вышеупомянутые проблемы, а также прослеживается отсутствие четкого понимания городской урбанизационной среды и ее статуса. Относительно республиканских поддержек отметим, что не проработаны «территориальные ограничения» по реализации проектов на субъекте, то есть какие условия городской среды должны обеспечивать статус городского округа республиканского значения, а именно административного центра (столицы) республики и на каких основаниях городской житель может себя идентифицировать к такому статусу «Я — городской житель», если у него в условиях проживания и трудовой жизнедеятельности нет особых изменений с элементами натурального хозяйства и отсутствием элементарных городских условий (отсутствие линейных объектов инженерной инфраструктуры коммунального комплекса) — «г. Кызыл: большая деревня», отличающаяся от сельского поселения плотностью и наличием внутреннего городского транспорта. Решением вопроса мог бы стать перевод определенных категорий земель в категорию «земли населенных пунктов (городские для жилых застроек)», чтобы г. Кызыл более подходил под статус городского ядра притяжения.

Процесс урбанизации нельзя отождествлять с простым механическим ростом города, так как данный фокус общественного развития сопряжен со сложнейшим социально-экономическим модификационным преобразованием современного города на основе регенерации различных систем при популяризации «городского образа жизни». Особенности процесса урбанизации национальной территории: во-первых, быстрый темп роста городского населения в масштабах республики (свыше 55 % всего населения); во-вторых, население и хозяйство сосредоточены в ядре притяжения (г. Кызыл); в-третьих, территория административного центра

расширяется (пригород Вавилинский затон до 2011 г. был частью Пий-Хемского района Республики Тыва); в-четвертых, соединяются в единое целое интенсивными хозяйственными, трудовыми и культурно-бытовыми связями пгт Каа-Хем (до «ядра притяжения» — 9,6 км, или 17 мин, с. Сукпак (до «ядра притяжения» — 16,2 км, или 22 мин), с. Ээрбек (до «ядра притяжения» — 22 км, или 28 мин) и с. Усть-Элегест (до «ядра — притяжения» — 32 км, или 32 мин); в-пятых, эффект срастания в одно целое при наличии фактических спаянных взаимосвязей с общностью повседневной жизни их населения, вследствие чего образуется далеко выходящая за официальные границы города область сплошной застройки; в-шестых, формируется характерный агломерационный критерий «маятниковой» миграции (1–2-я часовая доступность в течение одного рабочего дня).

Литература

1. Урбанизация мира. Вопросы географии: сборник 96 / ответственный редактор Г. М. Лаппо [и др.]. Москва: Мысль, 1974. 205 с.
2. Маергойз И. М. Географические учение о городах. Москва: Наука, 1987. 118 с.
3. Пивоваров Ю. Л., Грицай О. В. Мировая урбанизация: географические проблемы. Москва: ВЛАДОС, 1989. 122 с.
4. Полян П. М. Территориальные структуры — урбанизация — расселения. Москва: Новый хронограф, 2014. 788 с.
5. Озерова Г. Н., Покшишевский В. В. География мирового процесса урбанизации. Москва: Просвещение, 1981. 200 с.
6. Слукa Н. А. Экономико-географические проблемы столичных городов стран Восточной Европы. Москва: Изд-во МГУ, 1994. 116 с.
7. Трейвиш А. И. Город, район, страна и мир. Москва: Новый хронограф, 2009. 376 с.
8. Хорев Б. С. Мировой урбанизм на переломе. Москва: Изд-во МГУ, 1992. 130 с.
9. Лаппо Г. М. Развитие городских агломераций в СССР. Москва: Наука, 1978. 152 с.

УДК 94(1-21)(571.53)

СОЗДАНИЕ Г. УСТЬ-ИЛИМСКА В ВОСПОМИНАНИЯХ СТРОИТЕЛЕЙ ГОРОДА

© **Казанцев Ярослав Романович**

архивист 1-й категории,

Государственный архив Республики Бурятия

Россия, 67000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 9а

yarkazantsev@yandex.ru

В статье на основе воспоминаний строителей Усть-Илимска показаны зарождение и развитие города. Через описание трудовой повседневности раскрываются основные проблемы, с которыми сталкивались строители города. Создание города сопровождалось многочисленными трудностями на всех стадиях его развития. Неблагоприятные климатические условия и тяжелый физический труд при возведении промышленных, жилых и социальных объектов стали серьезными испытаниями для строителей. Тем не менее в памяти строителей Усть-Илимск был городом мечты — современным, удобным и развитым.

Ключевые слова: комсомольская стройка; поздний социализм; городская история; Усть-Илимск; воспоминания; повседневность.

CREATION OF UST-ILIMSK IN THE MEMOIRS OF THE CITY BUILDERS

© Yaroslav R. Kazantsev
archivist 1st category
State Archive of the Republic of Buryatia
Russia, 67000, Ulan-Ude, st. Sukhbaatar, 9a
yarkazantsev@yandex.ru

The article, based on the memories of the builders of Ust-Ilimsk, shows the origin and development of the city. Through a description of everyday work, the main problems faced by the city's builders are revealed. The creation of the city was accompanied by numerous difficulties at all stages of its development. Unfavorable climatic conditions and heavy physical labor during the construction of industrial, residential and social facilities have become serious tests for builders. Nevertheless, in the memory of the builders, Ust-Ilimsk was a dream city — contemporary, convenient and developed.

Keywords: Komsomol construction; late socialism; urban history; Ust-Ilimsk; memories; everyday life.

Усть-Илимск был городом четырех комсомольскихстроек — ГЭС, ЛПК, железнодорожной ветки Хребтовая — Усть-Илимск и самого города. В декабре 2023 г., Усть-Илимск отпраздновал свое 50-летие. За всем этим стоял колоссальный труд множества людей — геодезистов, монтажников, поваров, водителей, инженеров и т. д. История Усть-Илимска на самом деле началась гораздо раньше. В 1932 г. состоялась первая всесоюзная конференция по размещению производительных сил страны. В шестнадцатом томе ее материалов, посвященном Ангаро-Енисейскому региону, имеется специальный раздел о Среднем Приангарье (о Братске и Усть-Илиме).

В создании концепции развития региона приняли участие выдающиеся ученые: академик И. Г. Александров, представивший доклад на конференции; профессор В. М. Малышев, разработавший последовательность сооружения каскада ГЭС; профессор Н. Н. Колосовский, обосновавший энергопромышленные комплексы. Эти ученые входили в Ангаро-Енисейское бюро при Госплане СССР и отличались масштабным мышлением, глубокими знаниями и способностью предвидеть будущее. Разработанная ими концепция развития региона сохраняет актуальность и сегодня, хотя и претерпевает изменения в масштабах, технологиях и деталях [4, с. 15].

Усть-Илимск в период своего становления являлся одним из самых быстрорастущих городов страны, прошел все стадии от поселка до крупного города в кратчайшие сроки. Уникальность его развития заключается в отсутствии собственной производственной базы, которая находилась в Братске. На международном уровне Братско-Усть-Илимский комплекс рассматривался как альтернатива американской программе по освоению долины реки Теннесси. Советская программа оказалась более успешной, поскольку была реализована в более короткие сроки и в полном объеме [4, с. 17].

Эти преимущества во многом объясняются плановой системой хозяйствования в СССР, которая позволяла государству прогнозировать реализацию проектов и концентрировать необходимые ресурсы.

Усть-Илимск возник и развивался благодаря Братску. Рост Усть-Илимска был таким стремительным из-за масштабного строительства жилья и объектов социальной инфраструктуры, которое осуществлялось в соответствии с генеральным планом. В отличие от Братска, который начинался с палаток и временных поселков, Усть-Илимск создавался на базе уже существующей инфраструктуры [4, с. 18].

В качестве источниковой базы для данной работы послужили опубликованные воспоминания строителей города, как написанные и изданные в советский период, так и в постсоветский. На наш взгляд, было бы неправильно не использовать воспоминания, изданные в советский период. Цензура и идеологический лоск подобных изданий являются безусловным минусом, с одной стороны, с другой — партийное руководство изданием этих книг привлекало широкий массив исторических источников, обогащая воспоминания отдельными событиями, деталями и фактами.

Одной из частых тем в нарративе воспоминаний строителей Усть-Илимска является тема производственной повседневности. Ей посвящена большая часть воспоминаний. Н. С. Байкалов в работе «Документы личного происхождения в изучении истории ударных комсомольскихстроек» выделил наиболее устойчивые сюжеты в повседневности комсомольскихстроек на примере БАМа. Центральной темой во многих источниках личного происхождения является таежная, северная природа. Ее суровость проявляется героям через многочисленные препятствия и заставляет их кардинально менять свой образ жизни. Морозы, вечная мерзлота, болота, комары и мошки становятся неизменными спутниками описываемых событий [1, с. 27].

По нашему мнению, пример БАМа можно перенести и на повседневность строителей Усть-Илимска. Строительство города было сопряжено с участием стран СЭВ. В официальном советском и в повседневном дискурсе тема интернациональной дружбы между народами стран соцлагеря также достаточно часто встречается. Некоторые улицы города отражают идею интернациональной дружбы между народами. В качестве примеров можно назвать проспект Дружбы народов, улица Интернационалистов и улица Георгия Димитрова. Последняя названа в честь одноименной бригады болгарских строителей, прибывших в 1976 г. в город четырех комсомольскихстроек.

Так вспоминал свое первое прибытие на Усть-Илимск Иннокентий Перетолчин, бывший в составе первого десанта на Усть-Илимск: «...Опустился наш АН-2 около Невона. Конечно, к сибирским пейзажам мы привычны, но все равно после Братска показалось пустынно... Наутро я нанес визиты председателю колхоза Прокопию Григорьевичу Анучину, голове сельсовета Владимиру Николаевичу Читину, установил контакты. А потом запрягли лошадь и отправились в первый рейс к Толстому мысу, где нас ждала "резиденция" строителей Усть-Илимска — зимовье охотника Скворцова. Начали обживатьсь помаленьку. Поставили пять палаток, печки в них понаделали из бочек...» [4, с. 21].

В воспоминаниях П. Кучеренко, бывшего заместителя начальника управления строительства лесосырьевой базы Усть-Илимского ЛПК, образ рабочего поселка

Усть-Илима запомнился следующим: «...Временный поселок... От мороза заиндевели полтора десятка палаток, столовая и несколько домиков. У двери в дизельную электростанцию горела всего одна наружная лампочка. Энергомощность ее тогда была... 60 киловатт. К маю 1964 г. в поселке закончилось строительство первого магазина впоследствии он получил название "синий" и верно служил Усть-Илиму 13 лет; достраивались жилой двухэтажный дом, контора и пекарня...» [4, с. 27].

Спустя два месяца поселок пришел в волнение. В знойную июльскую пору Кучеренко неожиданно вызвали на связь с Братском. Он принял радиogramму с требованием: «Незамедлительно организовать прибытие зарубежной миссии во главе с главой Союза свободной немецкой молодежи Хорстом Шуманом. В составе команды — секретарь ЦК ВЛКСМ Торсуев, медиапредставители. Зеленский» [4, с. 27]. Эта ситуация надолго запомнилась Кучеренко: «...Это было в 1964 г., когда не было ни километра дорог, ни приличного здания, где можно было бы принять гостей. Единственный автобус на базе изрядно поизносился. На чем возить делегацию, где кормить? На подготовку оставались сутки. В Усть-Илимске стояла баржа, переоборудованная для перевозки пассажиров... Работали всю ночь, а к утру самоходку было не узнать. Белоснежные салфетки и полотенца, ковровые дорожки, цветы в хрустальных вазах... Все население поселка собралось на митинг: еще бы первая иностранная делегация на земле Усть-Илима!...» [4, с. 28].

В отличие от Братска при строительстве Усть-Илимска сразу был предусмотрен генеральный план, который регулировал строительные работы на стройке. Однако до утверждения плана город подвергся ненормированной застройке под жилищные нужды.

Темпы строительства были настолько высоки, что строители жилья не успевали проводить никаких торжеств по случаю сдачи объекта. Даже работники «Усть-Илимскгражданстроя» успевали получить жилье на левом или правом берегу города. Генеральный директор «Усть-Илимскгражданстроя» Н. И. Линьков вспоминает о строительстве города следующее: «Город строился ударными темпами. Наш объем работ из года в год увеличивался. Максимальный ввод жилья был в 1977 г. Тогда мы ввели 160 тысяч квадратов. Ну а в среднем — 100 тысяч квадратных метров в год вводились...» [2, с. 121]. Сроки постройки и сдачи объектов культсоцбыта были строго нормированы. Так, например, срок по школам был очень четко определен: к 1 сентября. В год сдавалось по два детских сада, это было одним из обязательных условий при сдаче в эксплуатацию микрорайона. Серьезное внимание уделялось инженерному обеспечению — это энергоснабжение, водоснабжение, канализационное хозяйство, тепло- и электроснабжение. В настоящий момент город живет как раз за счет своего советского грандиозного строительного прошлого.

За сдачей тысяч квадратов жилья стоял самоотверженный труд на износ. По воспоминаниям строителей особо тяжелыми при строительстве были девятиэтажные дома. Связано это было с тем, что до сдачи дома в эксплуатацию лифты не использовались и не запускались. Для проведения отделочных работ на верхних этажах приходилось на каждый этаж посредством подъемника поднимать бабды со строительным раствором, красками и иным строительным скарбом. После сдачи объекта строители не испытывали радости — с каждым годом увеличивавшееся количество приезжающих жителей заставляло строителей панельных домов

работать все больше и больше, чтобы покрыть потребность в жилье: «Сдали, и слава Богу! Конечно, гордились, что успевали в срок. Особенно торопились к Новому году, работали на износ, чтобы на следующий год предприятию не урезали финансирование. Поэтому Новый год толком не встречали. Главное было — просто отоспаться» [2, с. 144] вспоминает Л. И. Туровская, бывший бригадир маляров-отделочников «Усть-Илимскгражданстроя».

В памяти строителей присутствует сожаление и даже обида на государство. Непростые 1990-е годы вызвали деиндустриализацию по всей стране. По Усть-Илимску развал Советского Союза ударил особенно сильно, так как по планам застройки население города прогнозировалось к 250–300 тысячам человек. Помимо остановки строительства большого количества жилых домов и объектов инфраструктуры закрылись многие государственные предприятия. Так, например, бригадир бригады отделочников М. М. Ивановская вспоминает: «...Это был невероятный, титанический труд, и сегодня нам просто трудно смириться с тем, что эти объекты стали невостребованными...» [2, с. 116].

С конца 1990-х годов и по сегодняшний день из города четырех всесоюзных комсомольских строек наблюдается отток населения. Жители не видят перспектив в данном городе и поэтому мигрируют в более развитые города. Однако не все соглашаются покинуть город, так как он тесно связан с их судьбами: «Усть-Илимск — это моя вторая родина... Здесь похоронены мои родные: отец, брат, муж. Но, к сожалению, со мной рядом в этом городе почти никого не осталось. Дочь зовет к себе в Ленинградскую область. А мне так не хочется уезжать из Усть-Илимска, ведь здесь прошла вся моя жизнь...» — делится воспоминаниями участница стройки И. Ф. Соломанина [2, с. 125].

Таким образом, формирование города в воспоминаниях строителей тесно переплетено с производственной повседневностью. Он был местом надежд и возможностей. Строители видели в нем возможность внести вклад в развитие страны и улучшить свое материальное и жилищное положение. Для них он был городом-мечтой, они гордились, что создали такой город с широкими проспектами и улицами, современными домами и развитой инфраструктурой. Вместе с тем строительство города было обусловлено множеством трудностей на всех этапах его формирования, начиная с неблагоприятных погодных условий и заканчивая работой на износ при строительстве объектов промышленного, жилого и социального предназначения. С другой же стороны, с развалом командно-административной системы и крахом СССР в среде бывших строителей города появилось чувство обиды, напрасности их труда.

Литература

1. Байкалов Н. С. Документы личного происхождения в изучении истории ударных комсомольских строек // Архивы. Документы. Люди: фонды личного происхождения как исторический источник: сборник научных статей (Улан-Удэ, 21 июня 2023 г.). Иркутск: Оттиск, 2023. С. 21–32.
2. Иванишина Н. В. Подвиг строителей: 55 лет начала строительства. Усть-Илимск, 2023. 225 с.
3. Тридцать незабываемых лет, 1979–2010: воспоминания современников. Усть-Илимск, 2010. 160 с.

4. Усть-Илим продолжается: документально-художественный сборник / составитель М. М. Просекин. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1982. 304 с.
5. Усть-Илимск — мечта, судьба и счастье: очерки, воспоминания, стихи, о городе на далекой таежной реке. Иркутск, 1998. 196 с.
6. Харитонов А. И. Усть-Илимск: Город на рубеже веков. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1989. 272 с.

УДК 81' 27

ЭРГОУРБОНИМЫ ГОРОДСКИХ ПОСЕЛЕНИЙ БАМа (НА ПРИМЕРЕ г. СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКА)

© Варфоломеева Юлия Николаевна

доктор филологических наук, доцент,
Восточно-Сибирский государственный университет технологий и управления
Россия, 670013, г. Улан-Удэ, ул. Ключевская, 40В
yulvar83@mail.ru

Целью статьи является исследование эргоурбонимии городских поселений БАМа. В работе названы тематические группы эргоурбонимов, функционирующих в системе текстов городской среды города Северобайкальска. В результате выделено десять групп эргоурбонимов, среди которых можно назвать эргоурбонимы, реконструирующие советский стиль, географически обусловленные, эргоурбонимы-имена, метонимические или метафорические наименования, навигационные, функциональные, уменьшительно-ласкательные названия, иноязычные, брендовые наименования, эргоурбонимы с языковой игрой. Результаты работы могут быть использованы для составления справочника-словника с перечислением эргоурбонимов разных поселений, рекомендаций по образованию номинаций различных городских объектов для сравнения и выявления более консервативных с точки зрения развития эргоурбонимии поселений. Изучение не только эргоурбонимов, но и названий других объектов городской среды составляет дальнейшую перспективу исследования.

Ключевые слова: язык города; городское пространство; урбоним; эргоним; эргоурбоним; навигация; тематическая группа; БАМ; Северобайкальск.

THE ERGOURBONIMS OF BAM'S URBAN SETTLEMENTS (CASE-STUDY OF SEVEROBAIKALSK)

© Yulia N. Varfolomeeva

Doctor of Philology, Associate Professor
East Siberia state university of technology and management
Russia, 670013, Ulan-Ude, Klyuchevskaya st., 40V, building 1
yulvar83@mail.ru

The purpose of the article is to study the ergurbonyms of urban settlements of the BAM. The work names thematic groups of ergurbonims functioning in the system of texts of

the urban environment of the city of Severobaikalsk. As a result, ten groups of ergurbonyms were identified, among which we can name ergurbonyms that reconstruct the Soviet style, geographically determined ones, ergurbonyms-names, metonymic or metaphorical names, navigational, functional, diminutive names, foreign language, brand names, ergurbonyms with a language game. The results of the work can be used to compile a directory-dictionary listing the ergurbonyms of different settlements, recommendations for the formation of nominations for various urban objects, comparison and identification of settlements that are more conservative from the point of view of the development of ergurbonymy. The study of not only ergurbonyms, but also the names of other objects of the urban environment constitutes a further prospect for research.

Keywords: language of the city; urban space; urbonym; ergonym; ergourbonym; navigation; thematic group; BAM; Severobaikalsk.

Урбанонимия, выступающая как система номинаций городских объектов [6], включает в себя эргонимию — наименования организаций и учреждений, таким образом, в лингвистике вслед за Р. И. Козловым появляется термин «эргоурбоним». Эргоурбонимы представляют собой наименования коммерческих городских предприятий, локализованных на территории конкретного городского поселения [3, с. 9; 5]. Эргоурбонимы наряду с речью горожан и иными текстами городской среды составляют язык города — многогранное явление, которое может быть изучено не только с чисто лингвистической, но и социолингвистической и лингвокультурологической позиций [3; 7, с. 22–30].

Резкое увеличение числа коммерческих предприятий (салонов красоты, магазинов, торгово-развлекательных центров, отелей и др.) в конце XX — начале XXI в. привело к настоящему буму номинаций. Эргоурбонимы выполняют множество функций, в том числе имиджевую и навигационную, состоящие в формировании имиджа территории и способствующие ориентации в городском пространстве [4]. Эргоурбонимы отражают культуру, историю, традиции, географическое положение обслуживаемой территории [5; 2].

Исследование эргоурбонимии — достаточно новое лингвистическое направление. Научная новизна исследования состоит в отсутствии работ в области изучения эргоурбонимии поселений БАМа. В статье привлекается неиспользованный фактический материал, выявлены тематические группы эргоурбонимов и их функции.

Эмпирическая база работы представлена картографическими материалами (2ГИС-карты и схемы, генеральные планы поселений), а также данными личного наблюдения.

Строительство Байкало-Амурской магистрали в 1970-е — 1980-е гг. способствовало активнейшему развитию социально-экономической сферы Сибири и Дальнего Востока. В ходе прокладки железнодорожного пути возникло более 300 городов, поселков и железнодорожных станций, призванных обеспечить эксплуатацию дороги, а также вовлечь в народнохозяйственный комплекс малоосвоенные северные территории [1].

Одним из важнейших поселений становится Северобайкальск, который с 1974 г. был только палаточным лагерем, но с 1980 г. становится городом республиканского подчинения. Среди эргоурбонимов г. Северобайкальска можно выделить следующие тематические группы.

1. К первой группе можно отнести эргоурбонимы, реконструирующие советский стиль: *советская* (аптека), кафе *СССР*.

2. Вторую группу составляют географически обусловленные названия, в первую очередь имеющие отношение к озеру Байкал: *Ольхон*, *Баргузин*, *сувениры Байкала*, *клиника Байкал*, *Центр байкальского гостеприимства* или Сибири: *Сибирский гурман*.

3. Следующую группу эргоурбонимов образуют имена. В данном случае можно выделить следующие подгруппы: греко-славянские: *позная У Альбины*, *Виктория*, продуктовый магазин *Руслан*; бурятские: *позная Дари*; литературно-мифологические: продуктовые магазины *Гермес*, *Юпитер*, бар *Пегас*; парикмахерская *Руслан* и *Людмила*.

4. Еще одну группу составляют наименования, возникшие на основе метонимии или метафорического переноса: магазин *Апрель*, парикмахерская *Пчелка*, магазин парфюмерии *Аромат*, магазин детских товаров *Мир детства*, фотоцентр *Премьер*, хозмаркет *БУМ*, сеть магазинов *Эконом*, рыболовный магазин *Улов*, пивные магазины *Пивной причал* и *Пантограф*, магазин *Продуктовая корзина*, детский магазин *Золотой петушок*, минимаркет *Яблоко*, зоомагазин *Дружок*.

5. Следующую группу составляют эргоурбонимы, выполняющие навигационную функцию [4], т. е. функцию ориентира в городе, обусловленные близким расположением к какому-либо известному на данной территории объекту: *Центральная аптека*, торговый зал *Проспект*.

6. В отдельную группу можно выделить функциональные наименования, очень активно употребляющиеся еще в советскую эпоху: *юрист*, *магазин канцелярских товаров*, *продукты*, *компьютеры*, *цветы*, *бижутерия*, *сумки*, *ремни*, *торговый центр*, *спорттовары*, *немецкая обувь*, *газеты*, *аптека*, *шашлык*, *овощи-фрукты*, *ковры*, *автосервис*, *бензоинструмент*.

7. Уменьшительно-ласкательные названия, как правило, относятся к детским объектам: детский магазин *Кроха*, магазин детских товаров *Пчелка kids*. В других случаях подобные названия вызывают вопросы: *Домик продуктов*, *ателье Пуговка*.

8. Иноязычные или транслитерированные названия: сервисный центр *DIGIS*, магазин натурального мыла *STENDERS*, *GARDEROB*, турфирма *ЭКОЛЭНД*, *Sportcity*, ателье *MODISTA*, магазин *ULTRA*.

9. Брендные: *DNS*, *MTC*, *KARI*.

10. Наименования с языковой игрой или рифмой: *Клевая точка*, *Чудо+Блюдо*.



Рис. 1. Пример вывески с реконструкцией советского стиля



Рис. 2. Пример вывески с географическими названиями



Рис. 3. Пример вывески с именами



Рис. 4. Пример вывески с метонимией и метафорой



Рис. 5. Пример вывески с навигационными эргоурбонимами



Рис. 6. Пример вывески с функциональными названиями



Рис. 7. Пример вывески с уменьшительно-ласкательными именами



Рис. 8. Пример вывески с иноязычными или транслитерированными названиями



Рис. 9. Пример вывески с брендовыми эргоурбонимами



Рис. 10. Пример вывески с языковой игрой

Границы между группами достаточно условны. Так, наименования магазина *Домик продуктов* можно отнести и к метафорическим, и к уменьшительно-ласкательным; *сувениры Байкала* — к географически обусловленным и функциональным. Метонимические и метафорические наименования интересны с позиции мотивированности: так, рыболовные магазины с названиями *Улов* или *Клевая точка* выглядят вполне логично, название же пивного магазина *Пантограф* вызывает вопросы. Название парикмахерской *Руслан и Людмила*, по-видимому, не имеет отношения к поэме А. С. Пушкина, но лишь указывает на то, что в ней делают и мужские, и женские стрижки.

Как видно из работы, среди эргоурбонимов отсутствуют названия, отсылающие к дореволюционной эпохе (как в городах Улан-Удэ, Кяхта), что обусловлено «молодостью» города Северобайкальска, а также с историей возникновения —

прокладкой железнодорожной магистрали (в городе разве что есть название дома культуры *Железнодорожник*, не относящееся к эргоурбонимам). Вероятно, бамовский корпус наименований не считается владельцами коммерческих предприятий актуальным на данный момент, новые тенденции в области рекламы и маркетинга диктуют обращение к брендовым, иноязычным, метафорическим названиям.

Для сравнения самой объемной группой эргоурбонимов города Улан-Удэ выступают иноязычные, метафорические и отсылающие к греко-славянским и литературно-мифологическим именам. В эргоурбонимии города Северобайкальска «уверенно» доминируют функциональные названия. Обилие функциональных и наличие отсылающих к советской истории эргоурбонимов все-таки свидетельствует не только о современных тенденциях, но и о наличии советского исторического пласта в системе номинаций.

Работа будет полезна не только лингвистам, но и историкам, культурологам и специалистам в области связей с общественностью и рекламы. Полученные данные могут быть использованы для составления справочника-словника с перечислением эргоурбонимов разных поселений, рекомендаций по образованию номинаций различных городских объектов. При дальнейшем исследовании темы можно будет проследить изменения в системе номинаций в связи с разными событиями в обществе и др. (подобно работам Ю. Н. Варфоломеевой по исследованию эргоурбонимов города Улан-Удэ в разные временные срезы с 2011 по 2021 г. [4; 5]). Например, интересно будет провести анализ системы новых номинаций после «ухода» брендовых названий. Кроме того, интересно выявить населенные пункты с более консервативными тенденциями развития эргоурбонимов и те, которые отражают актуальные тенденции в большей степени. Изучение не только эргоурбонимов, но и названий других объектов городской среды составляет дальнейшую перспективу исследования.

Литература

1. Байкалов Н. С. Северобайкальск: город в первом поколении // Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты. Альманах-исследование / ответственный редактор М. Я. Рожанский. Иркутск: Иркутская областная типография № 1, 2002. С. 207–210.
2. Байкалов Н. С., Поплевина А. И. Годонимы в социокультурном пространстве городских поселений Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа) // Манускрипт. 2019. Т. 12, вып. 1. С. 19–23.
3. Вайрах Ю. В. Эргоурбонимия города Иркутска: структурно-семантический и лингвокультурологический аспекты исследования: автореферат на соискание ученой степени кандидата филологических наук. Улан-Удэ, 2011. 24 с.
4. Варфоломеева Ю. Н. Имиджевая и навигационная функции текстов городской среды (на материале эргоурбонимов г. Улан-Удэ) // Филологические науки. Вопросы теории и практики. 2021. Т. 14, вып. 12. С. 3758–3763.
5. Варфоломеева Ю. Н. Формирование образа города средствами эргоурбонимии (на примере г. Улан-Удэ) // Вестник Бурятского государственного университета. Сер. Философия, социология, политология, культурология. 2013. Вып. 14. С. 211–215.
6. Голомидова М. В. Урбанонимы в контексте культуры современного города // Ежегодник научно-исследовательского института русской культуры — 1994. Екатеринбург: УрГУ, 1995. С. 76–86.
7. Подберезкина Л. З. Лингвистическое градоведение (о перспективах исследования языкового облика Красноярска) // Теоретические и прикладные аспекты речевого общения: научно-методический бюллетень. Красноярск-Ачинск, 1998. Вып. 6. С. 91–98.

8. Подольская Н. В. Словарь ономастической терминологии. 2-е изд. перераб. и доп. Москва: Наука, 1988. 192 с.

УДК 94(574):908

ОТРАЖЕНИЕ ИСТОРИИ ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ В ТОПОНИМАХ ВОСТОЧНОГО КАЗАХСТАНА

© **Калимолдина Жаннета Амангелдиновна**

проректор по воспитательной и социальной работе,
Восточно-Казахстанский университет им. С. Аманжолова
Казахстан, 070002, г. Усть-Каменогорск, ул. 30-й Гвардейской дивизии, 34
zkalimoldina@bk.ru

В этой статье исследуются направления переселенческой политики, способствовавшие изменению топонимов Восточного Казахстана в XVIII в. Был проведен анализ влияния и привлечения государственных крестьян к заводской работе, создания казачьих поселков, специальных казачьих отрядов, новых поселений военнотружеников, старообрядцев, каменщиков на формирование русского слоя топонимов на земле Восточного Казахстана.

Ключевые слова: топонимика; переселенцы; крестьяне; волость; колонизация; рудники; каменщики; крепость; старообрядцы; депортация.

REFLECTION OF THE HISTORY OF RESETTLEMENT POLICY IN THE TOPONYMS OF EAST KAZAKHSTAN

© **Kalimoldina Zhanneta Amangeldinovna**

Vice-Rector for Educational and Social Work
S. Amanzholov East Kazakhstan University
Kazakhstan, 070003, East Kazakhstan region, Ust-Kamenogorsk,
30th Guards Division, st., 34
zkalimoldina@bk.ru

This article examines the directions of migration policy that contributed to the change of toponyms of East Kazakhstan in the XVIII century. The analysis of the influence and involvement of state peasants in factory work, the creation of Cossack settlements, special Cossack detachments, new settlements of military personnel, Old Believers, masons on the formation of the Russian layer of toponyms on the land of East Kazakhstan was carried out.

Keywords: toponymy; migrants; peasants; parish; colonization; mines; masons; fortress; The Old Believers; deportation.

Топонимы Восточного Казахстана отражают историю переселения различных социальных групп и сословие данного региона. С первой четверти XVIII в. началось переселение крестьян из центральных районов России в казахскую степь и в Восточно-Казахстанский и Алтайский край. Царское правительство наряду с по-

граничными рубежами было заинтересовано в постоянном обеспечении вновь открывшихся горных предприятий, заводов рабочей силой, сельскохозяйственной продукцией. Насильственное лишение местного населения исторически сложившихся пастбищ сопровождалось заселением русских крестьян на те земли, которые они хотели.

Как отмечено выше, начало заселения первых переселенцев в Горно-Алтайский край начинается с XVIII в. Купец А. Демидов в 1726 г. получил разрешение от государства на проведение горно-обогачительных работ на Алтае, а через некоторое время ему разрешили принять на заводы государственных крестьян [6, с. 50].

Позже, в 40-х гг. XVIII в., после того, как эти заводы перешли в ведение царской власти, территория, принадлежащая им, была узаконена. В соответствии с правилами управления «Колывано-Воскресенским» заводом от 16 апреля 1828 г. месторождения, ценные каменные изыскательные места, перерабатывающие заводы вместе с зарегистрированными крестьянами были переданы объединению «Колывано-Воскресенских» заводов [10, с. 405], а после перехода в царское распоряжение Демидовских заводов в XVII в. образовалось обширное кабинетное хозяйство. Кабинетам подчинялись Алтайский и Нерчинский заводы, месторождения Сибири и земли сельского хозяйства [8, с. 59].

По итогам ревизии 1858 г., в крестьянских волостях насчитывалось 173 тыс. мужчин. Из них 145 тыс. составляли крестьяне, приписанные к Алтайским горнодобывающим предприятиям, около 28 тыс. проживали в селах. Кроме приписанных к заводам крестьян, по данным 1846 г., на Алтае зарегистрировано 2 777 государственных крестьян. В 1858 г. их число возросло до 5 473 мужчин и 5 597 женщин [8, с. 60].

В связи с открытием горных месторождений и заводов в этом регионе администрация, опасаясь сопротивления казахов, лишенных пастбищных угодий, с расширением горно-обогачительных работ начала усиленно лишать местных казахов природных земель. Это связано с тем, что Алтайское горнодобывающее управление и Кабинет настаивали на том, чтобы они были удалены с территории завода, учитывая, что киргизы (казахи) разрушают заводские леса и подвергают их сносу пахотных земель [7, с. 54]. В связи с жалобами переселенцев на киргизов, с целью вытеснения их из русских поселений в летний период были направлены казачьи отряды, а также основан сильный казачий военный отдел [9, с. 582]. Основная задача этих отрядов заключалась в силовом переселении киргизов (казахов), кочующих вокруг заводов и месторождений.

Однако за полвека истории Алтайского горного округа царская власть не смогла полностью переселить киргизов (казахов) из этого региона [6, с. 51]. Силовое изгнание казахов из исторических мест местной колониальной администрации царского правительства можно наблюдать и по следующим данным: на заседании горно-обогачительного совета руководством предприятий «Колывано-Воскресенска» было рассмотрено, что казахи во главе со старшиной Кипчакской волости Семипалатинского округа Ертисбаем Сембабаевым постоянно переходят в заводские владения, и по предложению начальника штаба отдельного корпуса сибирских казаков генерал-майора Клоута было принято решение об их изгнании из этого региона и принятии решительных мер [2, л. 1–4].

По данному решению заводами «Колывано-Воскресенска» были введены дополнительные войска, чтобы не приводить кочевников в пограничную зону.

Можно привести множество примеров того, как горная администрация «Колвано-Воскресенска» в этот период начала насильно изгонять местное население со своих земель. В частности, начиная с 30–40-х гг. XIX в. в связи с приобретением пастбищных угодий во владения Алтайских горнорудных заводов, вновь открывшихся месторождений цветных металлов, казахские племена (рулары), подлежащие изъятию с этих земель, начали писать заявления о включении в состав крестьян, принадлежащих администрации завода «Колвано-Воскресенск». Своими действиями они осознали, что это единственный способ остаться в регионах, благоприятных для пастбищ скота. С этой целью 7 сентября 1842 г. Томский губернатор, генерал-майор Татаринов был вынужден написать прошение жителю Белагашской волости Демесалику Демебыкову о взятии его и 46 человек в состав крестьян «Колвано-Воскресенских заводов». Однако горная администрация приняла решение не допускать их даже на временные сроки вокруг завода по причине возможного конфликта между различными национальностями, в результате чего они были насильно отстранены от своих земель. Со стороны администрации заводов были даны ответы и киргизам (казахам) Баянаульского округа, желающим попасть к крестьянам, они тоже были вынуждены покинуть территорию завода [3, л. 3–5]. Алтайское горное управление 25 августа 1837 г. постановило земскому руководству Бухтармы, несмотря ни на какие обстоятельства, не приближаться к заводской территории киргизов и не пропускать их дальше, на основании чего Западно-Сибирский генерал-губенатор вынес срочное решение, не приближать киргизов к территориям всех заводов [5, л. 260–261]. В целях недопущения казахов в окрестности завода, защиты русских поселений от возможных нападений со стороны казахов с 30-х гг. XIX в. началось создание горно-регулярных казачьих войск из вышедших на пенсию на других заводах воинских частей. Особое внимание было уделено охране Змеиногорских, Риддерских, Зырянских месторождений и заводов. С этой целью специальный батальон № 10 сибирских системных войск был дополнительно усилен унтер-офицерами, солдатами. Например, решением «Колвано-Воскресенской» горной администрации от 4 декабря 1843 г. были выделены дополнительные войска для охраны важнейших отраслей Змеиногорского, Зырянского, Риддерского месторождений [1, л. 72–73].

Со временем царская администрация была вынуждена издать правила, определяющие места проживания местных жителей, их социальное положение, а затем разделить казахскую землю на административно-хозяйственную систему российского назначения. В соответствии с указом 1822 г. по управлению сибирскими губерниями в распоряжение «Колвано-Воскресенских» заводов входил район Алтайских гор, занимавший регионы от Бийского тракта до китайской границы, а также все земли, озера, реки в этом регионе, сюда вошли стоянки зарегистрированных крестьян, места производства цветных металлов [2, л. 5]. Например, в этом контексте киргизы Жамансарской Уакской волости Семипалатинской области Жуман Улаев и Ережил Бахтов со всеми членами семьи прибыли на зимовку скота в районе деревни Власиха Шадринской волости, принадлежащей Алтайским горным заводам, по предложению Главного управления Алтайских горных заводов от 2 июня 1863 г. по решению Барнаульского земского управления, земского суда для предотвращения кражи лошадей, которая ежегодно увеличивалась. В этом решении, а также

администрации заводов было поручено не допускать киргизов в эти места без каких-либо причин [4, л. 2]. С начала XVIII в. началось добровольное массовое переселение русских крестьян в Восточно-Алтайский край Казахстана в поисках лучшей земли, новой жизни. Например, в 1746 г. крестьяне Кузнецкого, Ишимского, Ялutorского, Тарского и Омского регионов больше увеличили число желающих переселиться к начальнику пограничной системы Киндерману в окрестности Усть-Каменогорской крепости, особенно после разгрома Джунгарского ханства. Однако добровольно крестьяне не стали работать в «Горно-Алтайских» месторождениях, которые начали массово открываться, а также для хозяйственного освоения этого региона. Кроме того, многие крестьяне протестовали против тяжелой ручной работы на месторождениях и не хотели туда идти. По этим причинам меры царского правительства по добровольному заселению Рудного Алтая не были реализованы. Меры по привлечению новых рабочих на «Колывано-Воскресенские» заводы остались невыполненными из-за того, что крестьян, желающих работать на них, стало совсем мало. Поэтому правительство перешло к насильственному способу расселения и депортации для постоянного и системного расселения этого региона и обеспечения рабочими руками заводы. С этой целью правительство в 1760 г. издало указ о расселении Сибири от Усть-Каменогорского замка через реку Бухтарму до Телецкого озера, строительстве в этих местах крепости и переселении дополнительно около 2 тысяч русских в окрестности рек Уба, Березовка, Глубокое и др. [6, с. 60].

Этот указ стал началом постоянной государственной систематизации переселения крестьян в Рудный Алтайский край. В связи с этим в Усть-Каменогорском районе в пять крестьянских поселений (Уба, Прапошиково, Глубокое, Выдриха, Зевакино) было переселено 927 человек обоего пола [6, с. 60]. После постоянных мер количество добровольных переселенцев становилось больше. Чтобы отличить сибирских переселенцев и приезжих из других мест от насильственных переселенцев, их называли государственными крестьянами. Увеличилось количество изгнанников. В этот период подавляющее большинство жителей состояло из «польских ссыльных». Еще одну группу составляли военнослужащие, уволенные со службы.

Царская администрация продолжила массовое заселение этого региона со второй половины XVIII в. Этим правительство решило спорный вопрос о границе с Китаем после разгрома Джунгарского ханства и поставило перед регионом задачу строительства дополнительных крепостей, русских крестьянских поселений. Этот шаг к широкому заселению края был обусловлен стремлением определить и добыть запасы цветных металлов и золота, обнаруженные во всех регионах Восточного Казахстана и Алтая в этот период. В указанные сроки начали реализовываться новые меры расселения края. Чтобы холостые мужчины прижились к новым землям, Сенат в 1760 г. издал указ о депортации женщин, совершивших различные тяжкие преступления, приговоренных к смертной казни, чтобы после выдать их замуж в Иртышской крепости. Группы таких женщин-преступников отправлялись в Иртышские крепости до 1770 г. Имена женщин, поселившихся в поселениях, были присвоены этим местам. Например, названия деревень Екатерининская, Ириновка, Оксаковка названы в честь имен Екатерины, Оксаны, Ирины.

Следующим направлением в обеспечении аграрно-земледельческого расселения Восточного Казахстана стало массовое переселение старообрядцев с территории Польши, которые в свое время подвергались преследованиям за различные религиозные взгляды и были депортированы в этот регион «русскими раскольниками». В 1765 г. 20 тысяч человек были депортированы из Польши в Сибирь и часть из них была отправлена сибирским правительством для постоянного проживания на Алтай. Их социальное положение на новой земле определялось на основании манифеста Екатерины II от 14 декабря 1762 г., в котором «поселенцам предоставлялись льготы с освобождением от всех государственных налогов и обязательных работ на 4 года». Согласно этому документу в социально-правовом отношении поляки, переселившиеся на Рудный Алтай, были поставлены на один ранг с государственными крестьянами.

Решение о переселении старообрядцев в Сибирь в 60-е гг. XVIII в. стало началом реальной и долгосрочной попытки массового расселения в Восточном Казахстане. В 1766 г. большая группа польских поселенцев переехала из Сибири на Рудный Алтай. Некоторые из них были размещены в деревнях, построенных до них, а основная часть была отдельно заселена и заложила основу для шести новых деревень в окрестностях Усть-Каменогорской крепости: Старосельска, Верх-Убы (Лосиха), Екатеринска, Секисовки, Шемонаихи, Бобровки. Затем через 20 лет старообрядцы построили деревни Малая Ульбинка, Быструха, Черемшанка [11, с. 208].

Основными занятиями старообрядцев на Рудном Алтае были земледелие и скотоводство. В первой половине XIX в. поляки двинулись на юго-восток, в горы Алтая, и в 1850 г. здесь образовались 15 новых сел: Бутаково, Вавилонская, Петропавловск, Тарханка, Поперечная, Стержняя и др. [13, с. 41–54].

Другой характер приобрело крестьянское заселение Южного Алтая XVIII в., в том числе Бухтарминского. На эти земли впервые пришли и начали заселяться крестьяне, бежавшие от крепостного права. Кроме того, начало их заселения в эти регионы привело к тому, что Кабинет зарегистрировал крестьян Кузнецкого, Биисского, а с 1779 г. Семипалатинского уезда для обязательной работы на «Колывано-Воскресенских» месторождениях и заводах в 40–60-х гг. XVIII в. Побег в горные районы Южного Алтая в XVIII в. и в последующие периоды по местному определению назывался «побегом в горы». После этого первым беглым солдатам, мастерам, крестьянам в Бухтарминской долине было присвоено имя каменщиков Алтая и Бухтармы [12, с. 115].

Большинство каменщиков искали «Беловодье». Меры царского правительства, для наказания и подчинения их себе не были реализованы, так как каменщики проникали внутрь и прятались в скалах высоких гор, в густых лесах. Но с 1791 г., когда Зырянские месторождения были освоены, каменщики осознали непродуктивность бегства от царской власти и выразили желание подчиниться царскому правительству. Впоследствии они занимались пчеловодством и оленеводством.

Таким образом, в истории переселенческой политики наблюдается несколько направлений, повлиявших на формирование топонимов региона:

- привлечение государственных крестьян к ведению работы заводов А. Демидова в начале XVIII в. привело к появлению нового потока переселенцев Рудного Алтая;

- управление Алтайского горного месторождения направило специальные казачьи отряды для насильственного лишения местных казахов их природных земель, которые, в свою очередь, построили казачьи поселения и это послужило причиной появления новых топонимов (Буконь, Казнаковка);
- произошло насильственное заселение с целью привлечения новых рабочих в Колывано-Воскресенские заводы;
- расселение военнослужащих, уволенных со службы;
- депортация женщин, совершивших тяжкие преступления, для выданья замуж за холостых крестьян-мужчин. Впоследствии начали создаваться населенные пункты, названные именами женщин (Екатерининская, Ириновка, Оксаковка и др.);
- начало массового расселения старообрядцев в 60-е гг. XVIII в. (Старосельск, Верх-Уба (Лосиха), Екатеринбург, Секисовка, Шемонаиха, Бобровка, Малая Ульбинка, Быструха, Черемшанка, Бутаково, Вавилонская, Петропавловск, Тарханка, Поперечная, Стержная);
- поселение каменщиков, искавших «Беловодье» Южного Алтая XVIII в., в том числе Бухтарминского;
- переселенцы Восточного Казахстана занимались земледелием, пчеловодством, оленеводством.

В заключение отметим, что топонимы Восточного Казахстана отражают историю переселенческой политики этой территории в начале XVIII–XX вв., помогают сохранить память о прошлом этого региона и свидетельствуют о тесной связи между людьми и землей, которая существовала здесь на протяжении многих лет.

Литература

1. Алтайский краевой государственный архив (АКГА). Ф. 1. Оп. 2. Д. 554.
2. АКГА. Ф. 1. Оп. 2. Д. 2340.
3. АКГА. Ф. 2. Оп. 1. Д. 594.
4. АКГА. Ф. 2. Оп. 1. Д. 1590.
5. АКГА. Ф. 14. Оп. 1. Д. 42.
6. Алексеенко Н. В. Население дореволюционного Казахстана. Алматы: Наука, 1981. 111 с.
7. Государственный архив Республики Казахстан. Ф. 64. Оп. 1. Д. 3945.
8. Жидков Г. Л. Кабинетское землевладение (1747–1917 гг.). Новосибирск: Наука. Сиб. отд-ние, 1973. 264 с.
9. Записи императорского Русского Географического общества по общей географии. Санкт-Петербург, 1867. Т. 1. С. 582.
10. История Алтая в документах и материалах. Конец XVIII — начало XX в. / составитель Ю. С. Бульгин. Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1991. 351 с.
11. История Казахстана. Народы и культуры: учебное пособие / Н. Э. Масанов, Ж. Б. Абылхожин, И. В. Ерофеев [и др.]. Алматы: Дайк-пресс, 2000. 608 с.
12. Қарасаев Ғ. Қазақстан және Алтай өңірі XVIII–XX ғасырлар аралығында. Өскемен, 2004. 392 б.
13. Толочко В. В. Старообрядчество на Рудным Алтае (историко-этнографический аспект) // Серебряные горы: гуманитарный журнал. 1992. № 1. С. 41–54.

**БАМ
И КОРЕННЫЕ
НАРОДЫ СЕВЕРА**



УДК 930

**ЭВЕНКИ БУРЯТСКОГО УЧАСТКА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ
МАГИСТРАЛИ: ОЖИДАНИЯ И РЕАЛИИ***© **Бураева Ольга Владимировна**

доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН
Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6
olgaburaeva@mail.ru

В статье предпринята попытка рассмотреть влияние строительства бурятского участка Байкало-Амурской магистрали на хозяйство, культуру и образ жизни малочисленного коренного народа Сибири — эвенков, которые в большинстве своем испытывали положительные ожидания от появления железной дороги, надеясь на улучшение условий жизни, новые возможности для образования, трудоустройства и мобильности. Автор также обращает внимание на негативное воздействие БАМа, в особенности на оленьи пастбища и охотничьи угодья.

Ключевые слова: эвенки; БАМ; бурятский участок; традиционное хозяйство; продовольственная база; индустриальный труд; проблемы адаптации.

**EVENKS OF THE BURYAT SECTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE:
EXPECTATIONS AND REALITIES**

© Olga V. Buraeva

Doctor of History, Leading Researcher
Institute for Mongolian, Buddhist and Tibetan studies SB RAS
Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanovoi St., 6
olgaburaeva@mail.ru

The article attempts to consider the impact of the construction of the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline on the economy, culture and way of life of the small indigenous people of Siberia — the Evenks, who for the most part had positive expectations from the appearance of the railway, hoping for improved living conditions, the emergence of new opportunities for education, -education, employment and mobility. The author also draws attention to examples of the negative impact of the BAM, especially on reindeer pastures and hunting grounds.

Keywords: Evenks; BAM; Buryat section; traditional farming; food supply; industrial labor; adaptation problems.

Эвенки являются коренным населением Бурятии. К началу строительства БАМа они проживали в основном в северных районах республики — Северо-Байкальском, Баунтовском, Курумканском, Баргузинском. Строительство Байкало-

* Статья подготовлена в рамках государственного задания (проект «Россия и Внутренняя Азия: динамика геополитического, социально-экономического и межкультурного взаимодействия (XVII–XXI вв.)»), № 121031000243-5).

Амурской железной дороги проходило через Северо-Байкальский (эвенки проживали в с. Байкальское, пос. Кумора, Уоян, Холодная, Душкачан, пгт Нижнеангарск) и Баунтовский районы (эвенки проживали в пос. Монгой, Бугунда, Варваринский, Усть-Джилинда, Россошино, Северный, Уакит, Ципикан, Таксимо, Багдарин), в 1989 г. за счет разукрупнения Баунтовского и Северо-Байкальского районов был образован Муйский район с центром в пос. Таксимо. Эвенки были заняты в основном в колхозно-кооперативных и государственных секторах, в отраслях народного хозяйства, представленных в северных районах республики. В 1970 г. в Бурятии проживало 1 685 эвенков.

У эвенков издавна сложился промыслово-охотничий тип хозяйства, формирование которого было вызвано естественными географическими условиями и наличием доступных природных ресурсов.

Неустойчивость промыслово-охотничьего хозяйства ставила население в зависимость от удачи на промысле, приводила к поискам новых источников жизни. Поэтому наряду с главной отраслью хозяйства — охотой — получают развитие оленеводство, коневодство, рыболовство, которые начинают играть значительную роль в экономике хозяйства.

Открытие месторождений полезных ископаемых, строительство БАМа создавали широкие предпосылки для промышленного освоения, урбанизации северных районов республики. Несомненно, промышленное развитие оказало бы влияние на характер социальных процессов эвенков. Основание урбанизированных поселений и создание большого количества квалифицированных и высококвалифицированных рабочих мест должно было существенно повлиять на изменение отраслевой занятости коренных жителей и их профессиональную структуру.

Предполагалось, что промышленное освоение и урбанизация с их широким предложением квалифицированных рабочих мест выступит определенным конкурентом традиционных отраслей занятости эвенков — оленеводства, охотничьего промысла, рыболовства. Тем не менее существование традиционных отраслей было целесообразным не только с точки зрения организации занятости коренного населения, но и в качестве важного сельскохозяйственного комплекса, создающего продовольственную базу в зоне БАМа.

Решению этих проблем во многом должна была способствовать целенаправленная деятельность по перестройке традиционных отраслей северного хозяйства, в котором трудилось большинство занятого коренного населения, на новой научной, научно-технологической основе по превращению труда в сельском и промышленном хозяйстве в разновидность труда индустриального.

В 1976 г. сектор комплексных исследований проблем развития коренных народов Сибири и Дальнего Востока Института истории, филологии и философии СО АН СССР провел социологическое исследование среди 2 532 эвенков в центральной зоне БАМа (в пяти эвенкийских селах Амурской области и одном в Якутской АССР). Воспользуемся их результатами для анализа ожиданий эвенков в связи со строительством БАМа. Уверена, что ответы эвенков не сильно отличались бы от тех, которые могли бы быть получены в Бурятии.

«Только улучшений жизни или позитивных изменений некоторых ее аспектов ждут 66% эвенков и 75% жителей других национальностей» [1, с. 103]. Интересна «полная идентичность уровня ожиданий в отношении доходов и материального благосостояния, улучшения возможностей трудоустройства, обучения детей,

снабжения, бытового обслуживания» у коренного населения и жителей других национальностей [1, с. 105]. У работников традиционных отраслей (охотники, оленеводы, каюры) наблюдалась озабоченность судьбой традиционных отраслей и возможностями использования природной среды, так как с ней связан не только труд, но и вся жизнь охотника, оленевода, каюра [1, с. 107].

Считалось, что одними из основных факторов, влияющих на процесс социального развития народностей Севера, являются интенсивное хозяйственное освоение региона и создание собственной промышленной инфраструктуры. В северных районах Бурятии, как и в других районах Восточной Сибири и Дальнего Востока, особое значение придавалось Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Строительство БАМа должно было привести к ликвидации ориентирования только на традиционные сферы деятельности и формированию социально-профессиональной структуры народностей Севера, типичной для всего населения страны.

Что же дал БАМ в решении проблемы формирования новой социально-профессиональной структуры эвенкийского населения Бурятии? Как изменились его ориентации на виды труда?

На первый взгляд могло показаться, что эта проблема решалась и довольно успешно. Однако в 1983–1985 гг. сотрудники БИОН (сейчас — ИМБТ СО РАН) провели конкретное социологическое исследование хозяйства, быта и культуры эвенков Бурятии. Исследование показало, что в районах зоны БАМа Бурятии резко сократилась численность эвенкийского населения, занимающегося традиционными видами хозяйственной деятельности: оленеводством — до 3,5 %, охотой — 3,3 %, рыболовством — 0,6 %. Значительная часть эвенков оказалась занята в непромышленной сфере: торговле — 5,6 %, здравоохранении — 8,7 %, культуре — 2,1 %, народном образовании — 7,9 %, прочих отраслях — 4,8%. Ожидаемого роста числа промышленных рабочих не произошло [2, с. 109].

Одни авторы утверждали, что наблюдаемые среди эвенков процессы имели для них в целом прогрессивное значение, что в их среде складывается необходимая социально-профессиональная структура, присущая большинству народов страны. Другие авторы сделали вывод, что ориентация на традиционные виды труда вступила в противоречие с новыми видами, не традиционными для эвенков. Разрешение противоречий происходило довольно болезненно. Молодое поколение, которое воспитывалось в интернатах, быстрее усваивало все новое прогрессивное, что привнес БАМ и его промышленное освоение.

«С середины 1970-х гг. происходили кардинальные изменения в жизнедеятельности населения, в том числе эвенков. Строительство железной дороги повлекло существенную трансформацию всего хозяйственного комплекса севера Бурятии, так как огромное количество приезжего населения требовало увеличения снабжения мясными и молочными продуктами. Для этого укрупнили существующие колхозы с расширением животноводства. Оленеводство могло стать поставщиком дешевого мяса, но госпромхозы, не заботясь о воспроизводстве, просто стали забивать оленей. С ослаблением внимания руководителей региона хозяйства пришли в упадок, так и не став продовольственной базой БАМа. Оленеводство оставалось дотационным, не давало прибыли, хотя и продолжало функционировать» [3, с. 198].

Тем не менее, отмечает Д. Д. Мангатаева, «стали обращать внимание на переработку продукции оленеводства, были открыты пошивочные и сувенирные мастерские, где нашли место приложения труда женщины-эвенкийки, которые занимались выделкой шкур, меха и шитьем обуви, одежды и сувениров. Однако высокие производственные затраты на развитие оленеводства и переработку его продукции охладили проявившийся было интерес к этой отрасли, и она стала потихоньку свертываться. К тому же регулярное централизованное беспрепятственное снабжение строителей дороги продуктами питания из других регионов страны не стимулировало местных руководителей хозяйств к эффективным методам хозяйствования как в животноводстве, так и оленеводстве» [6, с. 162]. Оленеводство не стало продовольственной базой БАМа.

«Игнорирование традиционных форм хозяйственной деятельности и надежда на быструю ориентацию коренных народов на другие виды труда в формирующемся комплексе севера Бурятии не оправдались. Расширение сфер приложения труда привело к тому, что часть эвенков сумела адаптироваться к индустриальному труду, но большинство из них оказались не вовлеченными в трудовую деятельность» [6, с.163].

Из материалов социологического исследования сектора социологии БИОН (ИМБТ СО РАН) следует, что с 1985 г. резко сократилась численность эвенкийского населения, занятого в традиционных отраслях (олeneводстве, охотничьем хозяйстве). Например, в Уоянском госпромхозе из 27 штатных охотников не было ни одного эвенка, Северобайкальском — всего 6 и Багдаринском ГПХ — 4. Доля русских охотников по этим хозяйствам составила от 57 до 96%, бурят от 11 до 15 % [13, с. 58]. Как отмечает Д. Д. Мангатаева, «этому способствовало целенаправленное переселение огромного потока населения в данный регион (более чем 20-кратное по сравнению с проживавшим населением), которое занимало всю экономическую нишу производственной и социальной инфраструктуры, даже сугубо традиционные отрасли хозяйственной деятельности коренного населения — охоту. Ведь охота давала в то время огромные прибыли и дополнительные продукты питания» [6, с. 163].

Отсутствие традиционных видов приложения своего труда заставляло коренное население искать приемлемые способы адаптации к индустриальному труду, осваивать для себя новые профессии, что являлось исключительно трудным морально-психологическим процессом. Особенно большие трудности в адаптации к индустриальному производству испытывали люди, ранее занимавшиеся оленеводством, охотой и промыслами. Низкая концентрация людей, практически в одиночку, низкая интенсификация труда, слабое применение механизации, отсутствие жесткой трудовой и технологической дисциплины, условия труда, связанные с природной средой, — все эти факторы определяли характер труда эвенков, который накладывал отпечаток на психологию человека. В короткий срок эвенку приходится менять вид труда, характерными чертами которого являлись высокая концентрация людей, высокая интенсивность труда, применение машин и механизмов, жесткая трудовая и технологическая дисциплина. Поэтому эвенки, столкнувшись с производством, выбирали профессии, тождественные или почти тождественные по своему характеру традиционным занятиям [2, с. 113].

Скотовод близок оленеводу, он не связан с применением новых технологий и машин, он использует традиционные навыки и умения. Единственное отличие заключается в оседлом ведении хозяйства. То же самое можно сказать о профессиях сторожа, кочегара, разнорабочего, когда люди работают чаще всего в одиночку или небольшой группой. Такие условия труда ближе психологически образу жизни эвенка.

В октябре 1973 г. в Северобайкальском районе перед началом строительства БАМа местное руководство преобразовало эвенкийские колхозы «Дружба» (с. Холодное) и им. Калинина (с. Уоян) в совхоз «Северный» с тремя отделениями с центром в с. Кумора [3, с. 198]. Совхоз явился продуктом тогдашней гигантомании, вобрав в себя почти всю сельскохозяйственную территорию района. Из-за отсутствия дорог при связях только посредством авиации и моторных лодок он оказался совсем неуправляемым. Колхозные хозяйства из коллективной собственности перешли в государственную. Из с. Холодное перенесли молочно-товарную ферму в с. Верхняя Заимка, перевели весь крупный рогатый скот, песцеферму увезли в с. Кумора. При транспортировке значительная часть оленей, крупного рогатого скота и особенно песцов погибла.

Коренное переустройство жизни и быта эвенкийского села Уоян началось в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали и освоением притрассовой зоны. Основная часть стала работать в сфере обслуживания, а некоторые — непосредственно в строительных организациях БАМа. В целях более полного обеспечения занятости местного населения в 1978 г. в селе на базе отделения совхоза был создан госпромхоз «Уоянский».

Вначале это был небольшой коллектив, состоящий из 17 человек, в основном штатных охотников. В результате расширения производственных мощностей новая организация вскоре стала многоотраслевым охотничье-промысловым хозяйством со штатом работников более 100 человек. В госпромхозе занимались охотой на пушного зверя, восстановлением пришедшего в упадок оленеводства. Немногочисленные олени стада перегнали подальше от железнодорожной магистрали в северные урочища района и образовали там две оленеводческие фермы. На дальних пастбищах были поставлены добротные деревянные дома, бани, *корали* для загона и кормления оленей, организован завоз соли, комбикормов. Принимались меры по улучшению племенной работы. В результате этого стало заметно увеличиваться поголовье оленьего стада. Ежегодно на двух фермах выращивалось 200–250 оленят. Поголовье общего стада увеличилось до 900 оленей [13, с. 69].

В с. Уоян госпромхозом было создано перерабатывающее производство, где занимались обработкой меха, кожи диких зверей и оленей. В мехцехе из готового сырья шили обувь, шапки, верхнюю одежду и другие предметы домашнего быта, изготавливали различные сувениры в национальном стиле, выделывали чучела лесных обитателей. С созданием предприятия во многом решилась и другая социальная проблема — повысилась занятость эвенкийского населения с. Уоян, с чем связаны рост семейного благосостояния, удовлетворенность работников результатами своего труда, ощущение ими полезности людям, отечеству.

За 8–10 лет силами госпромхоза и бамовских подразделений построено значительное число современных хороших зданий, расширились улицы, улучшилось почтово-телеграфное сообщение. Одним из важных технических новшеств, в значительной мере изменившим быт села, явилась его электрификация. В 1981 г. к

поселку была проведена электролиния от бамовской ЛЭП-220. Электрификация села позволила жителям на полную мощность пользоваться электроприборами домашнего обихода: холодильниками, стиральными машинами, пылесосами, электроплитами и печами, облегчив труд домохозяек.

Особую радость у местных жителей вызвало телевизионное вещание. Установленный в Уояне ретранслятор стал передавать телепрограммы от станции «Орбита» в г. Северобайкальске. Телевидение связало таежный Уоян со всем миром. С электрификацией поселка появилась возможность его телефонизации. Госпромхоз «Уоянский» имел строительную бригаду, которая занималась заготовкой делового леса, пиломатериала, выполняла различные виды строительных работ. За пять лет было построено 10 двухквартирных и трехквартирных домов общей площадью 1 260 м².

Строительство Байкало-Амурской магистрали и промышленное освоение региона способствовали кризису традиционного природопользования. Село Холодное находится на территории 50-километровой охранной зоны озера Байкал, на берегу р. Холодной — правого притока р. Кичеры, впадающей в Байкал. В прибрежной зоне р. Кичеры находится множество озер и ключей, которые питают реку. Байкало-Амурская железная дорога пересекла всю Восточную Сибирь и Дальний Восток. «На участке дороги Гуккукит — Кичера железнодорожная ветка прошла по местам выхода поверхностных и подземных вод и перерезала установленные природой русла, питающие р. Кичеру. В результате деятельности человека на водоемах возникают *заморы* (часть водоема, куда не поступает свежая вода, обогащенная кислородом).

Последствиями строительства железнодорожного полотна стали следующие явления: некоторые ключи (Шикикта, Душкачанка), питающие р. Кичеру, оз. Блудное, оз. Гаинда, были пересыпаны; изменились русла рек, зарастают, заболачиваются протоки; происходит обмеление прибрежной зоны озер; нарушается биогеоценоз водоемов. Особенно это видно в зимнее время» [4, с. 199].

«Приток Марикта питает оз. Туркукит, постоянное место рыбалки местного населения. При отсыпке железнодорожного полотна русло реки было пересыпано, вследствие чего произошло смещение русла на мелководье. Из-за этого в зимнее время в озере *заглыхает* рыба, так как по перемерзшему мелководью обогащенная кислородом вода не может попасть в озеро и возникает замор. Рыбы стало меньше. А ведь именно в пр. Марикта в свое время, в 1972 г., запускали сазана, которого завозили в район для разведения, так как именно в этом месте был достаточный процент кислорода в воде. Теперь постепенно водой смывается насыпь, первоначальное же положение русла уже не восстановится.

Ключ Аюлинда. Железнодорожным полотном были пересыпаны маленькие роднички (напр., Туналикан). В результате чего ключи заросли, заболотились, из-за этого стало меньше поступать воды в озера. Ключ Аюлинда во время разлива несколько раз смывал мосты, автодороги, в результате чего весь грунт уносится в озеро Блудное, озеро мельчает. В 1993 г. в устье ключа глубина воды была 1 м, а в 2001 г. — уже 10 см. То же самое происходит и с рекой Душкачан, озером Гаинда. В этих водоемах наблюдается обмеление притрассовых районов, результатом чего является и нарушение биогеоценоза этих водоемов» [4, с. 199].

Традиционное природопользование страдает и из-за того, что его ресурсная база сокращается вследствие негативного влияния других секторов экономики.

В первую очередь следует выделить добывающие отрасли экономики — добычу полезных ископаемых, рубку леса, промышленный лов рыбы. Транспортные коммуникации (дороги, нефте- и газопроводы) не только отчуждают часть территории, но и зачастую перерезают маршруты перекочевок оленеводов или сезонных миграций животных. Огромные потери наносят лесные пожары, частота которых резко увеличивается с началом экономического освоения и появлением новых для Севера и Сибири людей.

Трудно не согласиться с авторами экспертного доклада из Института этнологии и антропологии РАН, что «воздействие промышленного освоения на коренные малочисленные народы Севера, Сибири и Дальнего Востока, с одной стороны, носит позитивный характер, так как повышает их уровень жизни, а с другой — сказывается на развитии процессов культурно-языковой и этнической ассимиляции и социально-экономической маргинализации. Особенно негативное значение имеет процесс разрушения традиционного хозяйства и образа жизни коренного населения, "выталкивающий" их представителей в полиэтничные по составу города и рабочие поселки, где коренные народы, как правило, составляют незначительное меньшинство» [11, с. 32].

Литература

1. БАМ и народы Севера / ответственный редактор В. И. Бойко. Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1979. 176 с.
2. Беликов В. В. Эвенки Бурятии: история и современность. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1994. 175 с.
3. Бураева О. В. Оленеводство эвенков Бурятии: история и современность // Известия Иркутского государственного университета. Сер. Геоархеология. Этнология. Антропология. 2017. Т. 21. С. 197–208.
4. История Северо-Байкальского района / автор-составитель Т. П. Темникова; при участии Н. К. Киселевой, Л. Г. Мордовской; под редакцией И. В. Пухарева. Улан-Удэ: НоваПринт, 2015. 600 с.
5. Козулин В. Н. Баунт (прошлое и настоящее). Багдарин, 1991. 70 с.
6. Мангатаева Д. Д. Эволюция традиционных систем жизнеобеспечения коренных народов Байкальского региона. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2000. 214 с.
7. Материалы социологического исследования хозяйства, быта и культуры эвенков Бурятии. Осуществлено сектором социологии БИОН (ныне — ИМБТ СО РАН). 1983–1985 гг.
8. Материалы социологического исследования эвенков в центральной зоне БАМа. Осуществлено сектором комплексных исследований проблем развития коренных народов Сибири и Дальнего Востока Института истории, филологии и философии СО АН СССР. 1976.
9. Республика Бурятия. Административно-территориальное устройство. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1999. 272 с.
10. Слезкин Ю. Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера / авторизованный перевод с английского О. Леонтьевой; предисловие П. Верта; 3-е изд. Москва: Новое литературное обозрение, 2019. 512 с.
11. Современное положение и перспективы развития малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока: независимый экспертный доклад. Новосибирск: Изд-во Института археологии и этнографии СО РАН, 2004. 184 с.
12. Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / редактор-составитель П. Л. Натаев; руководитель проекта Р. П. Мухаров. Улан-Удэ: Республиканская типография, 2005. 272 с.
13. Хозяйство, культура и быт эвенков Бурятии. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1988. 152 с.

УДК 338.431.7(571.56)''1967/1988''

**ПОВСЕДНЕВНОСТЬ СЕЛЬСКОЙ ЯКУТИИ В 1970–1980-е гг.:
ОПЫТ «ПЕРЕЖИВАНИЯ» СТРОИТЕЛЬСТВА БАМа**

© **Винокурова Лилия Иннокентьевна**

кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов
Севера СО РАН
Россия, 6777027, г. Якутск, ул. Петровского, 1
lilivin@mail.ru

В статье предпринята попытка рассмотреть отражение в повседневной жизни национальных сел советской Якутии в процессе строительства БАМ. Затронуты вопросы социально-экономических и культурных последствий реализации крупного транспортного проекта для представителей коренных народов, проживающих непосредственно в зоне строительства магистрали и в отдаленных сельских поселениях. На основе анализа материалов полевых работ в селах центральной и южной Якутии реконструированы эмоциональные оценки современниками участия в строительстве железной дороги, воздействия на коренное население быстрого роста рабочих поселков на территориях традиционного природопользования. Отмечено, что сельскими жителями еще на ранних этапах укладки путей высказывались экологические опасения, также отмечено присутствие табуированных тем вокруг «стройки века» в повседневном общении сельских жителей республики.

Ключевые слова: сельская повседневность; советская Якутия; коренные народы; индустриализация; транспортные проекты; коллективная память.

**EVERYDAY LIFE IN RURAL SETTLEMENTS OF THE 1970s — 1980s
AND THE BAM CONSTRUCTION IN YAKUTIA**

© **Liliia I. Vinokurova**

Candidate of History, Leading Researcher
Institute for Humanities Research and Indigenous Studies of the North, Siberian
Branch of the RAS
Russia, 6777027, Yakutsk, Petrovsky st., 1
lilivin@mail.ru

The article makes an attempt to consider the reflection of the construction process of the BAM in the everyday life of national villages of Soviet Yakutia. The issues of socio-economic and cultural consequences of the implementation of a large transport project for representatives of indigenous peoples living directly in the highway construction zone and in remote rural settlements are raised. Based on the analysis of materials from field work in the villages of central and southern Yakutia, emotional assessments by contemporaries of participation in the construction of the railway and the impact on the indigenous population of the rapid growth of workers' settlements in territories of traditional natural resource management were reconstructed. It was noted that rural residents expressed environmental concerns even at the early stages of track laying; The presence

of taboo topics around the “construction of the century” in the everyday communication of rural residents of the republic was also noted.

Keywords: rural everyday life; Soviet Yakutia; indigenous peoples; industrialization; transport projects; collective memory.

Период позднего социализма в советской Якутии был временем бурного промышленного и транспортного развития. В рамках реализации государственной программы по созданию мощного сырьевого и транспортного комплекса в марте 1969 г. в г. Якутске состоялось II Научное совещание по проблемам развития производительных сил, определившее перспективы дальнейшей индустриализации. Наряду с такими главными направлениями развития экономики республики, как ускоренное развитие цветной и черной металлургии, газовой и угольной промышленности, предусматривалось создание мощной энергетической базы, строительной индустрии и развитие всех видов транспорта, включая железнодорожный [4, с. 389–390]. Подобное внимание к вопросу строительства БАМа было обусловлено пониманием ее роли для освоения недр республики.

Проект такого масштаба был в центре общественного внимания всей страны. В республике широко пропагандировалось значение БАМа для экономики: пресса, радио и телевидение на обоих государственных языках широко освещали события и факты, связанные с укладкой магистрали: о строительстве дороги, по которой должны были пойти сначала «грузовые составы с нерюнгринским углем, а потом и пассажирские поезда», слышали все. Тема БАМа присутствовала в повседневном дискурсе даже в самых отдаленных и малых селах, где жители непосредственно не сталкивались с возведением промышленных или транспортных объектов.

В интересующий нас период сельская местность республики оставалась территорией преимущественного проживания представителей коренных народов, занятых сельским хозяйством и традиционными промыслами. В регионах создания новых крупных промышленных и транспортных комплексов главной задачей для аграрного сектора являлось обеспечение местной малотранспортабельной и скоропортящейся продукцией растущее население рабочих поселков. Подобный приоритет заслонял собой вопросы развития экономики села, кадрового обеспечения и социальной инфраструктуры сельских поселений.

В селах республики показатели комплексной механизации, энерговооруженности и темпы вытеснения ручного тяжелого труда заметно уступали другим регионам страны. Рядом с горнодобывающими гигантами с интенсивным производством сохранялся и функционировал экстенсивный, низкорентабельный аграрный сектор. На уровне повседневности очевидной была и разница в уровне и качестве жизни: благоустройство поселений, товарное снабжение, размеры оплаты труда в промышленности и в сельском хозяйстве разительно отличались [11, с. 87]. В этом свете важным представляется изучение таких редко обсуждаемых вопросов, как «присутствие» крупных индустриальных проектов в обыденной советской жизни коренных народов.

В силу обширности территории в советское время зональное расположение этнических сельских поселений Якутии по отношению к промышленным очагам было выражено дифференцированным: одни районы непосредственно с ними соседствовали, иные находились на значительном от них расстоянии. В зависимости

от этого в каждом локальном сельском сообществе формировались свои особенности восприятия и осмысления промышленно-транспортного развития, его социальных и культурных последствий для местного населения.

В ходе сбора полевых материалов в сельских сообществах в центральных и южных улусах Якутии, в частности историй жизни старожилов, фиксировались сюжеты, отражающие восприятие сельскими жителями различных событий прошлого. Период 1970–1980-х гг. — один из самых часто возникающих в воспоминаниях сельских жителей. В массиве устных историй отдельным пластом выступают разновременные картины освоения природных ресурсов, в которых отражены геолого-разведывательные работы, строительство промышленных или транспортных объектов, а также участие самих информантов, их близких или знакомых в подобных проектах [ПМА, 2015; 2018; 2019].

В настоящее время на ранее традиционно промысловых и сельскохозяйственных территориях разворачиваются геолого-разведывательные и добывающие проекты, что актуализирует вопросы восприятия местным населением интенсификации процессов индустриализации, а также реконструкции исторического опыта адаптации. В данном случае из множественных пластов коллективной памяти будут рассмотрены «осевшие в общественном сознании эмоции», связанные со строительством железной дороги на территории республики [9, с. 44]. Отраженные в устной истории локальных сельских сообществ, сохранившиеся в личных архивах редкие исторические свидетельства эмоциональных реакций сельских жителей особенно ценны в свете отсутствия в целом исследований по истории сельской повседневности советской Якутии.

На территории Якутии железнодорожное строительство было связано со строительством Амуро-Якутской магистрали (АЯМ) как одной из линий Байкало-Амурской магистрали. АЯМ, или, как его называли, «Малый БАМ», должен был обеспечить транспортировку добываемых природных ресурсов Южной Якутии. Среди квалифицированных коллективов транспортных и мостостроителей был известный в республике отряд «Якутский комсомолец», созданный в 1974 г. по призыву областной организации ВЛКСМ. Как известно, была проведена большая организационная работа по подбору молодежи на БАМ: в первые отряды бамовцев приходили с комсомольскими рекомендациями. «Мы так гордились, что могли поехать на БАМ. Это было почетно и престижно, нас отбирали и провожали прямо как космонавтов... Смотрели характеристики с места работы, преимущество отдавали тем, у кого была какая-нибудь рабочая специальность», — рассказывал бамовец из первой волны рекрутированных, выпускник сельской школы одного из центральных районов республики [ПМА, 2015].

Интересна реакция его окружения в те годы, реконструированная по письмам и воспоминаниям бывших одноклассников. «Я ожидала от него чего-нибудь подобного! Он же романтик, такой компанейский, на гитаре играет. В армию не попал, но повезло на БАМ — это проверка на мужество...», — написала подруге в те годы его одноклассница 1955 г. р. [ПМА, 2015]. Отметим как характерный штрих, что юные современницы службу в армии и работу на магистрали оценивали одинаково, как личный вызов для сельских молодых ребят, желающих проверить себя на «мужскую прочность». Для парней, выросших в мононациональных селах центральной Якутии семидесятых — восьмидесятых годов прошлого

века, резкая перемена окружения, повседневных норм поведения и даже языка общения было бесспорным стрессом. Считалось, что успешная адаптация молодого человека к новому и, как правило, многонациональному коллективу означала его полную готовность к жизни.

Участие в ударных стройках, как и армейская служба, для выпускников сельских школ могло служить социальным лифтом: для данных категорий лиц предоставлялись льготы при поступлении в высшие учебные заведения. Но из якутских районов участников строительства Амуро-Якутской магистрали, или Большого БАМа, были единицы: дефицита в рабочих кадрах «стройка века» не испытывала. Способствовал этому и особый статус стройки со специальной программой материального обеспечения. В сельских домах, как удалось выяснить, тема громадной стройки с занятыми на ней тысячами людей, невиданной импортной техникой и непривычным товарным изобилием в магазинах появлялась регулярно. После очередных собраний, где упоминалась стройка БАМа и ожидаемые после ее завершения социальные результаты, школьники отмечали цветными карандашами на географических картах, сколько километров осталось еще пройти бамовцам до следующего пункта пути. «Власть обещала, что железная дорога обеспечит круглогодичное снабжение, не будет сезонных перебоев, будет полно разных товаров и в сельских магазинах...», — вспоминал информант 1952 г. р. [ПМА, 2015].

В октябре 1978 г. закончилась укладка рельсов к Нерюнгринскому угольному разрезу, а в декабре 1979 г. вошла в строй линия Тында — Беркамит; в 1984 г. было открыто пассажирское движение до г. Нерюнгри. Так железная дорога навсегда пришла на земли коренных народов Южной Якутии. Быстрорастущие поселки вдоль магистрали олицетворяли еще один этап индустриализации в республике, изменяя привычный культурный ландшафт. К сожалению, в период строительства БАМа вопрос сохранности территорий традиционного хозяйствования коренных народов не рассматривался. Их судьба в условиях доминирующего индустриального общества не скоро войдет в общественную и государственную повестку: пройдут десятилетия, прежде чем встанет вопрос о новой концепции реализации транспортных и промышленных проектов, вторгающихся в пространство традиционного образа жизни. Даже к настоящему времени не выработан единый неукоснительный подход к выделению мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности [10, с. 68, 71–72].

Вдали от «огней магистрали» в сельских домах Якутии велись разговоры не только о достижениях ударныхстроек, о планах партии и правительства: здесь говорили о текущих делах, местных проблемах и семейных заботах. В неформальном общении проскальзывала информация о несправедливостях, о неприглядных вещах, о которых не было принято говорить с трибун и на официальных собраниях. В частности, старшее поколение, хранящее традиционное знание о природе и окружающей среде, если не негативно, то скептически высказывалось о самом факте строительства железной дороги. «Строят на мерзлоте, которая может под этим железным конем и протаять... Рискованно», — говорил дед нашему информанту, женщине 1960 г. р. [ПМА, 2019]. «Землю матушку жалко. У нас в районе геологи работали, сколько изрыли, истоптали, изъездили тракторами да самосвалами... После них осталась свалка с бочками, с трубами, с брошенной техникой.

Это они только разведывали! А если начнут еще обустроиваться надолго, подумать страшно, что будет рядом с природой-то», — вторила соседка-бабушка в этих разговорах [ПМА, 2019].

Подобные частные высказывания в духе сельского инвайронментализма, как показал анализ полевых записей, были типичны для изучаемого периода. Обоснованное ожидание негативных последствий масштабных нагрузок на хрупкий баланс северных экосистем присутствовало только на уровне частного общения. По различным причинам предметом публичного дискурса в республике не становились и другие вопросы, часть которых до настоящего времени остается малоизученной.

Из множества аспектов воздействия строительства Малого БАМа на жизнь окружающих социумов особенно близким для сельских сообществ национальных районов был вопрос изменений в повседневности коренного населения. До отдаленных сельских поселений доходили слухи о резком сужении пространства традиционной жизнедеятельности в Южной Якутии [ПМА, 2015; 2019]. Магистраль со своей инфраструктурой изменила не только конфигурацию территорий природопользования и хозяйствования, она повлияла на весь традиционный уклад жизни малочисленной и потому уязвимой этнической группы эвенков. В любом случае на демографическом состоянии локальной группы соседство со «стройкой века» отразилось: по официально зафиксированным данным за период 1976–1990 гг. в одном только Тындинском районе погибло 420 чел. эвенкийской национальности, 201 из них насильственной смертью, а 9 чел., включая 5 женщин, числились в пропавших без вести [3, с. 18]. По мнению информантов, из эвенкийских поселений вдоль магистрали молодые женщины пропадали без вести часто [ПМА, 2018]. Рост числа суицидов среди эвенков зоны БАМа исследователи также связывают с социально-психологическим стрессом из-за отхода от традиционного образа и уклада жизни [3, с. 20], но такие моменты в 1970–1980-е гг. публично не обсуждались.

Постановление «О строительстве железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск», согласно которому железная дорога должна была дойти до столицы Якутии к 1994 г., Совет Министров СССР принял еще в марте 1985 г., но строительство, как известно, затянулось, потом окончательно остановилось. Следует признать, что от ожидаемой даты строительства моста, соединяющего левобережную и правобережную части республики, прошло тридцать лет. Но железная дорога со всей инфраструктурой все же дошла до берега реки Лена. С поселка Нижний Бестях Мегино-Кангаласского улуса, одного из главных поставщиков аграрной продукции в XX в. и населенного в 1970–1980-е гг. преимущественно сельскими якутами, ходят пассажирские составы до города Нерюнгри в Южной Якутии. Прошло уже полвека с начала строительства магистрали, которая должна была в период социализма стать локомотивом развития в направлении Южная Якутия — Дальний Восток, теперь функционирование железной дороги стало частью повседневной жизни сельских сообществ южной и центральной зоны республики.

Литература

1. Аргунов И. А. Социальная сфера образа жизни в Якутской АССР (История формирования и современные проблемы). Якутск: Кн. изд-во, 1988. 232 с.

2. Богданова Е. 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.
3. Винокуров И. И. Эвенки зоны Байкало-Амурской магистрали: историко-демографический аспект (1976–1990 гг.): автореферат на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Якутск, 1994. 22 с.
4. История Якутии: в 3 томах. Новосибирск: Наука, 2021. Т. III. 592 с.
5. Народное хозяйство Якутской АССР в одиннадцатой пятилетке (1981–1985 гг.): статистический сборник. Якутск: Кн. изд-во, 1986. 134 с.
6. Полевые материалы автора (ПМА). 2015 г. Татгинский улус (район) Республики Саха(Якутия), с. Ытык-Кель, с. Хара-Алдан; Усть-Алданский улус (район) РС(Я), с. Арылах, с. Сырдах
7. ПМА. 2018 г. Нерюнгринский улус (район) РС(Я), с. Иенгра.
8. ПМА. 2019 г. Амгинский улус (район) РС(Я), с. Амга.
9. Поворознюк О. А. (Пост)советская инфраструктура: политика идентичности и эмоций на БАМе // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 32–47.
10. Филиппова В. В. Территориальные особенности расселения коренных малочисленных народов Севера Якутии в 1980–2010-е годы // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2018. № 3(24). С. 58–78.
11. Якутия за 70 лет: статистический сборник. Якутск: Кн. изд-во, 1987. 96 с.

УДК 314.8(=512.212)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ДЕМОГРАФИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЭВЕНКОВ БУРЯТИИ *

© **Убеева Ольга Александровна**

кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
manul78@mail.ru

© **Шойдонова Алтына Мункожаргаловна**

кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет им. Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
shoyd89@mail.ru

Статья посвящена изучению демографического развития эвенкийского населения в XX в. Особое внимание уделяется материалам, касающимся Бурятии. На основе анализа статистических данных по народонаселению выявлены пери-

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-01656, <https://rscf.ru/project/24-28-01656>.

оды трансформации эвенкийского населения в соответствии с проблемно-хронологическим принципом. Авторы отмечают, что заметные изменения в численности и расселении эвенков начинаются с масштабного модернизационного проекта Советского Союза в 1920–1930-е гг. В военный и послевоенные периоды трансформация жизни коренного населения продолжает курс на ускорение. 1950–1970-е годы стали временем дальнейшего изменения повседневной жизни эвенков. Большие новации коснулись сферы образования и культуры, что отвечало задачам государственной политики в отношении малых народов страны. Авторы полагают, что необратимые изменения произошли в годы строительства Байкало-Амурской магистрали с 1974 г. Несмотря на откат в экономическом развитии территорий Прибайалья с 1990-х гг., комплексная трансформация предыдущего периода окончательно изменила эвенкийское население. В статье отмечается, что наследие БАМа обеспечило большую стабильность и устойчивость эвенкийского населения перед политическими и экономическими кризисами перестроечного времени.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль; эвенки; Республика Бурятия; демография; народонаселение; этнос.

SOME ASPECTS OF DEMOGRAPHIC DEVELOPMENT OF THE EVENKS OF BURYATIA

© Olga A. Ubeeva

Candidate of History, Associate Professor
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
manul78@mail.ru

© Altyna M. Shoydonova

Candidate of History, Associate Professor
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
shoyd89@mail.ru

The article is devoted to the study of the demographic transformation of the Evenki population in the twentieth century. Particular attention is paid to materials relating to the Buryat-Mongolian Autonomous Soviet Socialist Republic/Buryat Autonomous Soviet Socialist Republic/Republic of Buryatia. Based on the analysis of statistical data on population, an attempt was made to identify periods of transformation of the Evenki population in accordance with the problem-chronological principle. The authors note that noticeable changes in the number and settlement of the Evenki begin with the large-scale modernization project of the Soviet Union in the 1920–1930s. In the war and post-war periods, the transformation of the lives of the indigenous population continues to accelerate. 1950–1970s became a time of further changes in the daily life of the Evenks. Great innovations affected the spheres of education and culture, which met the objectives of state policy towards the small peoples of the country. The authors believe that irreversible changes occurred during the construction of the Baikal-Amur Mainline from 1974. Despite the setback in the economic development of the Baikal region since the 1990s, the complex transformation of the previous period finally changed the Evenki population. The article notes that the legacy of BAM provided

greater stability and resilience of the Evenki population before the political and economic crises of perestroika.

Keywords: Baikal-Amur Railway; Evenki; Republic of Buryatia; demography; population; ethnicity.

Эвенки являются одним из коренных народов Республики Бурятия, имеющим уникальную историю, культуру и традиции. Это крайне жизнеспособный народ, сумевший выработать практики выживания в суровых условиях севера республики. Этнографами отмечается, что эвенки всегда обладали способностью автономного существования: сами обеспечивали себя продуктами питания и материальными ценностями [6, с. 48].

Важно отметить, что процесс трансформации территорий расселения и численности народов Севера начался еще в 1920–1930-е гг. Модернизационные проекты молодого советского государства были обращены и на эти малонаселенные и труднодоступные регионы. Военное и послевоенное время также внесло свои коррективы в качественные и количественные показатели жизнедеятельности народов Севера.

Дальнейшее промышленное освоение труднодоступных территорий Сибири и Дальнего Востока, возведение железнодорожной Байкало-Амурской магистрали определили на многие годы положительные численные показатели естественного движения всего населения этих районов, позволив выжить в сложных условиях социального коллапса и экономической катастрофы конца XX в. С данной точкой зрения согласны академик РАН Б. В. Базаров и историк транспорта С. Г. Сигачев. Оба исследователя озвучивали эту идею в публичных выступлениях на общественных и просветительских мероприятиях.

Байкало-Амурская магистраль по праву именуется последней стройкой социализма. Правительство привлекло значительные материальные средства, трудовые ресурсы и интеллектуальный труд всего Советского Союза для реализации данного мегапроекта. Одной из задач строительства магистрали должно было стать комплексное развитие сибирских и дальневосточных регионов страны. Согласно оценке И. В. Митрофановой активизация хозяйственной жизни Прибайалья имело место быть только во время активной стройки. В одной из статей она отмечает, что к 1989 г. эти регионы вернулись в состояние «экономической пустыни» [1, с. 83]. В то же время представляется несомненным, что развитие этих регионов непосредственно связано с реализацией проекта реконструкции Байкало-Амурской магистрали [2, с. 33].

Неоспоримым является факт того, что строительство Байкало-Амурской магистрали самым кардинальным образом повлияло на трансформацию малонаселенных и труднодоступных районов Сибири и Дальнего Востока. Можно выделить ряд исследователей, согласных с данным утверждением. Так, Н. С. Байкалов приходит к заключению, что изменения непосредственно повлияли на изменение реальных жизней местных народов. Он особенно выделяет два фактора: их традиционное расселение и численность [3, с. 454].

Более подробно к этому вопросу обращается О. А. Порозовнюк и выделяет ряд изменений в жизни эвенков в связи со строительством Байкало-Амурской магистрали. Исследователь отмечает, что повседневная жизнь этого народа была нарушена. В первую очередь трансформировались условия ведения охоты: изменились

привычные маршруты передвижения животных, места расположения оленьих пастбищ. В течение нескольких десятилетий произошла урбанизация эвенкийского населения, масштабные изменения коснулись хозяйственной и культурной жизни представителей этноса [4, с. 24].

В рамках советской политики проводимая коллективизация, создание колхозов, строительство населенных пунктов с новоселами, промышленное освоение — все это значительно повлияло на уклад и динамику жизни коренных малочисленных народов. В этом процессе Бурятия стала отличным примером, где в ряду судьбоносных событий становится прокладывание железнодорожных путей Байкало-Амурской магистрали в труднодоступные районы, изменившим историческую судьбу территорий. Трудовые ресурсы, задействованные в освоении северных районов, оказали влияние на расселение коренных народов, в том числе и на интенсивность межэтнических контактов.

В 1950–1970-х гг. по всей стране проводилась политика укрупнения хозяйств (колхозов, совхозов) или их реорганизация в госпромхозы и коопзверопромхозы, сопровождавшаяся укрупнением селений. Изменение расселения коренных народов стало следствием проводимой политики сселения и оседания коренных народов Севера. Данный процесс становится заметным среди всех коренных малочисленных народов, ведущих кочевой образ жизни, чья хозяйственная деятельность была связана с постоянным сезонным передвижением. Например, рыболовы, имевшие зимние долговременные селения, существовавшие веками.

Данные переписей населения с 1926 по 1970 г. свидетельствуют об отрицательной динамике численности эвенков. Общая численность тунгусов СССР в 1926 г. составляла 38,6 тыс. Перепись 1959 г. зафиксировала 24,71 тыс. эвенков, а в 1970 г. их численность составила 25 149 чел., из числа которых родным языком владели лишь 52 %. Необходимо отметить и тот факт, что, по данным переписи населения 1989 г., мы видим численное увеличение эвенков до 30 163 человек, среди которых происходит снижение знания родного языка до 30,5%. При этом следует отметить отрицательные показатели по данным переписи 1989 г. у значительной доли коренных малочисленных народов Севера.

Стойкая тенденция роста численности эвенков с 1989 г. являлась, как правило, результатом высокой рождаемости и работы медицинских учреждений в зоне влияния железнодорожных артерий. Более того, начинает прослеживаться тенденция роста городского населения из числа эвенков.

Рассматривая современную общую численность эвенков, следует обратиться к материалам Всероссийской переписи населения 2002 г., согласно которой в России проживало более 37 тыс. Этот количественный показатель сохраняется до 2010 г., что фиксирует перепись населения.

В период 1950–1970-х гг. проведен ряд этнографических экспедиций в места проживания эвенкийского населения. Документально зафиксирована работа научных коллективов музея Бурятии. Плодотворной была экспедиция Г. Н. Петухова по изучению хозяйства, культуры и быта жителей Баунтовского аймака в 1956 г. Значительный материал был собран в результате экспедиции К. М. Маланова, которая состоялась летом 1970 г. в Северобайкальском аймаке [5, с. 293–294]. Можно утверждать, что полученные коллекции материальной культуры фиксировали жизнь эвенкийского населения до более масштабных преобразований. Отмечается, что в последующий период исследовательская деятельность сотрудников

музея продолжалась, однако предметное наполнение эвенкийских коллекций было затруднено изменением жизни местного населения. В последний раз ценное пополнение фондов музея эвенкийским предметами быта, хозяйства и культуры датируется 1991 г.

В Бурятии эвенкийское население проживает во всех республиканских районах, но большая их часть расселена в Северо-Байкальском, Баунтовском эвенкийском, Курумканском районах. Начиная с 2010 г. увеличение численности эвенков, как и большинства других коренных малочисленных народов Севера, менялось не только за счет естественного прироста, но и на основании самоидентификации и соотнесения себя к эвенкам. Например, в 2010 г. эвенками стали 20 человек на основании решения суда Северобайкальского района Республики Бурятия. До 2010 г. истцы по национальности считались либо русскими, либо бурятами. Подобная практика не стала единичной. Примеров причисления себя к коренным малочисленным народам Севера посредством обращения в суд и на основании судебного решения много. Интересен пример Закаменского района, где по переписи населения 2002 г. были указаны два проживающих эвенка, а в 2010 г. их численность возрастает до 378 человек. Все это стало следствием предоставляемых государством льгот и субсидий для представителей коренных малочисленных народов Севера. При этом численность коренных эвенков уменьшается, о чем неоднократно заявляли представители Ассоциации коренных малочисленных народов Севера и Сибири.

По сравнению с переписью населения 2002 г. количественный состав эвенков вырос в 2010 г. на 27,4 %. Численность эвенков Бурятии составила 2 974 чел., из которых 70,3 % являлись жителями сельской местности.

Экспертные оценки, касающиеся проблемы «вымирания коренных малочисленных народов», имели место быть с отсылкой к показателям естественного прироста эвенков с 1995 по 1999 г. Объяснением здесь может служить некачественное представление учетных данных, либо отсутствие переписных материалов с 1989 г. До развала СССР учет коренных малочисленных народов был поставлен лучше. В период 1989–2002 гг. статистические данные представлены в целом по сельскому населению. Эти материалы не содержали полной информации об абсолютном приросте или уменьшении численности эвенков, так как недостаточными были сведения о численности городского населения, и, как правило, они фиксировали данные естественного прироста, характеризующегося незначительными позитивными показателями, и не учитывали фактор роста самосознания. Если исходить из официальных данных Госкомстата по естественному приросту эвенков в 1995–1999 гг., то у эвенков он был положительным, но переживал некоторое снижение в течение указанного периода. В 1996–2002 гг. естественный прирост у большей части коренных малочисленных народов Севера в России был положительным (с 1 008 чел. — в 1996 г. до 777 чел. — в 2002 г.)

В 1990-х гг. с распадом СССР, началом реформ и развитием рыночных отношений эвенки оказались в очень тяжелом положении — без опеки государства и материальной поддержки, а также других мер социальной защиты, к которым они привыкли за советский период. Многим пришлось перейти на натуральное хозяйство, чтобы прокормить семью и выжить. Часть эвенкийских семей переселилась из городов в поселки, из поселков — в тайгу и тундру, на места прежних сезонных селений и стойбищ. Можно предположить, что численность сельского населения

в связи с этим несколько увеличилась. Это отразилось на общем характере демографической ситуации: сокращение общей численности всего наличного населения за счет миграции. Резюмируя, многие из этих сведений оказались либо недостоверными, либо неинформативными, так как представляли собой оперативные данные без соблюдения правил сбора учетной информации о наличном населении.

Увеличение численности эвенков Бурятии в 2010 г. можно объяснить ростом их самосознания, которые «переписались» из русских в коренные малочисленные народы Севера. Также у оленеводов-эвенков начиная с 2000-х гг. наблюдается естественный прирост сельского населения, что в корне отличает их от эвенкийских охотников и рыболовов.

Итоги переписи 2021 г. демонстрируют сложившуюся ситуацию. За счет переселения части поселкового населения в сельскую местность, в связи с выделением эвенкам территорий традиционного природопользования, в том числе «родовых угодий», благодаря государственной программе «Укрепление единства российской нации и этнокультурное развитие народов России в Республике Бурятия» и выделяемым субсидиям эвенкийское население Бурятии сохраняет положительную динамику своего естественного движения.

Литература

1. Митрофанова И. В., Жуков А. Н. Инфраструктурные мегапроекты Транссиб и БАМ: второе рождение // Вестник Южного научного центра РАН. 2014. Т. 10, № 1. С. 79–89.
2. Мегапроекты развития территорий: опыт Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации / И. В. Митрофанова, А. Н. Жуков, В. В. Батманова, И. А. Митрофанова // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2014. Т. 10, № 31(268). С. 28–40.
3. Байкалов Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е–1990-е гг.): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Улан-Удэ, 2022. 556 с.
4. Поворознюк О. А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносociальные сети и борьба за ресурсы // Этнографическое обозрение. 2016. № 1. С. 23–41.
5. Левитина Л. Ф. Эвенки Забайкалья: фондовая коллекция в Национальном музее Республики Бурятия // Искусство Евразии. 2019. № 4(15). С. 287–300.
6. Давыдов В. Н. Стратегии использования пространства и режимы автономности: отношения эвенков и государства на Северном Байкале // Этнография. 2018. № 2(2). С. 46–66.

УДК 281.93(571.54)

СЕВЕРОБАЙКАЛЬСКАЯ ЕПАРХИЯ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ВЫЗОВОВ ВРЕМЕНИ

© **Епископ Николай (Кривенко Алексей Владимирович)**
управляющий Северобайкальской епархией Русской православной церкви
Россия, 671700, г. Северобайкальск, ул. Мира, 10а
sbk-eparh@mail.ru

© **Чалый Дмитрий Васильевич**
специалист по учебно-методической работе 1-й категории,
Хабаровская духовная семинария

Россия, 680000, г. Хабаровск, ул. Тургенева, 26
infocenter@dvseminary.ru

В статье рассматривается деятельность религиозной организации «Северобайкальская епархия РПЦ МП» в условиях современных вызовов времени. Анализируются проблемы нехватки квалифицированных кадров и обширной географии приходов. Достаточно детально приводятся данные о численном составе жителей региона и количестве священнослужителей, выполняющих пастырские обязанности на приходах епархии. Отдельно проанализирована деятельность в сфере церковно-приходского образования на приходах епархии и деятельность в сфере церковной благотворительности и социального служения.

Ключевые слова: религиозная организация; церковное образование; предкрещальная подготовка; детские воскресные группы; международные рождественские образовательные чтения; социальное служение; церковная благотворительность.

NORTH BAIKAL DIOCESE IN THE CONTEXT OF CONTEMPORARY CHALLENGES OF THE TIME

© Bishop Nikolai (Krivenko A.V.)
Head of the Severobaikal diocese
Russian Orthodox Church
Russia, Republic of Buryatia, Severobaikalsk, st. Mira, 10a
sbk-eparh@mail.ru

© Chaly Dmitry Vasilievich
Specialist in educational and methodological work, 1st category
Khabarovsk Theological Seminary
Russia, 680000, Khabarovsk, st. Turgenyeva, 26
infocenter@dvseminary.ru

The article examines the activities of the religious organization “North Baikal Diocese of the Russian Orthodox Church MP” in the context of contemporary challenges of the time. The problems of lack of qualified personnel and the vast geography of parishes are analyzed. Data on the number of residents of the region and the number of clergy performing pastoral duties in the parishes of the diocese are provided in sufficient detail. Activities in the field of parochial education in parishes of the diocese and activities in the field of church charity and social service are analyzed separately.

Keywords: religious organization; church education; pre-baptismal preparation; children's Sunday groups; International Christmas Educational Readings; social service; church charity.

Современная модель развития российского общества, которое длительное время находилось под влиянием западноевропейского, вступила в период глубоких кризисных процессов, обуславливающих зачастую радикальные трансформации, которые требуют осознания. Эти обстоятельства вынуждают политические элиты России осуществлять поиск точек опоры, позволяющих сделать эти процессы менее разрушительными [5].

Сегодня церковь часто осмысливается в виде сложной централизованной и иерархической системы религиозных организаций, деятельность которых предполагает сохранение, воспроизведение и распространение религии, являющейся составным элементом духовной культуры общества. В то же время, принимая во внимание предлагаемую современной гуманитарной наукой трактовку понятия социального института, мы вполне можем отнести церковь к одному из таковых. Под социальным институтом принято понимать те элементы организованной структуры общества, которые управляют процессами социальной жизни людей, обеспечивая тем самым стабильность общественной системы и ее дальнейшее развитие [1, с. 13]. Считается, что в социальных институтах кристаллизована совокупность различных социальных норм и ценностей, которые выступают своеобразными трансляторами культурного опыта, играющими ключевую роль в конструировании социального мира [3]. В этом смысле церковь, регламентирующая жизнедеятельность верующих людей в обществе, которое структурировано на группы верующих и не верующих в Бога, наделенных неравными статусами и ролями [4], выступает одним из социальных институтов.

Религиозная организация «Северобайкальская епархия Русской православной церкви (Московский патриархат)» образована решением Священного синода от 5 мая 2015 г. (журнал № 6) путем выделения из состава Улан-Удэнской епархии, включена в состав Бурятской митрополии. Правящим архиереем, епископом Северобайкальским и Сосново-Озерским, был назначен игумен Николай (А. В. Кривенко).

Северобайкальская епархия разделена на три церковных округа (благочиния): Северобайкальский, Сосново-Озерский, Баргузинский. Северобайкальский округ включает в себя приходы города Северобайкальска, Северо-Байкальского и Муйского административных районов. В Северобайкальском благочинии пять приходов окормляют пять священнослужителей. Количество жителей — 32 790 человек. Сосново-Озерский округ включает в себя храмы Хоринского, Кижингинского, Еравнинского и Баунтовского районов. В Сосново-Озерском благочинии восемь приходов окормляют три священника. Количество жителей — 55 629 человек. Баргузинский округ включает в себя храмы Баргузинского и Курумканского административных районов Республики Бурятия. В Баргузинском благочинии шесть приходов окормляют два священника. Количество жителей — 34 613 человек.

Количество зарегистрированных общин — 19. Общая численность жителей на территории епархии по состоянию на январь 2021 г. составляет 123 032 [2].

По состоянию на апрель 2024 г. в Северобайкальской епархии несут свое служение одиннадцать священнослужителей и один диакон. У большинства священнослужителей имеется либо высшее светское или духовное образование, либо среднее профессиональное образование.

В связи с отсутствием подготовленных кадров в Северобайкальской епархии организованы и функционируют только четыре отдела: ОЦБиСС (Отдел по церковной благотворительности и социальному служению), ОРОиК (Отдел религиозного образования и катехизации), Информационный отдел, Миссионерский отдел.

Предкрещальная подготовка организована следующим образом. В г. Северобайкальске предкрещальная подготовка состоит из двух бесед. В храмах с. Баргузин, Багдарин, Сосново-Озерское, пгт Усть-Баргузин, с. Хоринское, пос. Новый

Уоян проходит одна беседа. Во всех храмах, кроме пос. Новый Уоян, огласительные беседы проводят катехизаторы.

С января 2016 г. регулярно проводится региональный этап Международных рождественских образовательных чтений. В 2019–2023 гг. региональный этап Рождественских чтений проводился с использованием дистанционных технологий. В рамках сотрудничества с Бурятским государственным университетом и Бурятским республиканским институтом образовательной политики профессорско-преподавательский состав и студенты кафедры теологии в период с 2021 по 2023 г. приняли участие в работе круглых столов и секций. В последние два года география участников регионального этапа была существенно расширена за счет участия в качестве докладчиков и в обсуждениях на круглом столе преподавателей и студентов Хабаровской духовной семинарии и представителя мусульман Хабаровского края (магистра теологии).

С 2017 по 2023 г. были организованы миссионерские поездки в с. Комсомольское и с. Гунда Еравнинского р-на (март 2018 г.), пос. Иракинда Муйского р-на (январь 2019 г.), с. Багдарин Баунтовского р-на и с. Сосново-Озерское Еравнинского р-на (май 2021 г.), пос. Ангоя Северобайкальского р-на (регулярные поездки с периодичностью 3–4 раза в год).

С 2016 г. по настоящее время действует епархиальный отдел по церковной благотворительности и социальному служению (ОЦБиСС), являющийся структурным подразделением Северобайкальской епархии. Епархиальный отдел по церковной благотворительности и социальному служению координирует социальную и благотворительную деятельность приходов Северобайкальской епархии.

В благочинных округах, во многих храмах епархии работают пункты по сбору и раздаче вещей и продуктов. В первую очередь на приходах стараются оказать помощь многодетным семьям, одиноким матерям, престарелым людям, а также оказавшимся в трудной жизненной ситуации. Ежегодно перед началом учебного года в храмах епархии, в частности в селах Багдарин, Хоринск и Баргузин, проводятся сборы вещевой помощи и канцелярских товаров для детей из малоимущих семей.

В период с 2017 по 2023 г., кроме периода пандемии, в г. Северобайкальске в Казанском кафедральном соборе проводились благотворительные акции на праздник Рождества Христова и Святой Пасхи, прихожане и жители города приносили в храм подарки для подопечных семей (многодетные семьи и матери-одиночки). При отделе действует вещевой и продуктовый гуманитарный склад.

К примеру, в прошлом году в епархиальный гуманитарный склад обратились и получили вещевую помощь более 100 человек (в том числе проездом через город Северобайкальск). Среди обратившихся были многодетные семьи, одинокие пенсионеры-инвалиды, приезжие люди, погорельцы. Каждому из них была оказана вещевая или продуктовая помощь, также вещи отправлялись в другие населенные пункты: с. Кумора, Байкальское, Ангоя, пос. Нижнеангарск Северо-Байкальского района.

В течение года в г. Северобайкальске традиционно проходят две благотворительные акции: «Поделись рождественской радостью» и «Корзина доброты». Местом проведения выступают торговые центры и сеть продуктовых магазинов

«Вист». Пожертвованные продукты и предметы первой необходимости передаются детям, одиноким пожилым жителям города, сиротам и инвалидам по месту проживания.

Организация и проведение подобного рода мероприятий в других населенных пунктах Северобайкальской епархии вызывают сложности. Причина, прежде всего, в нехватке кадров. Не имея возможности привести статистические сведения из-за отсутствия таковых в свободном доступе, мы наблюдаем существенное уменьшение количества выпускников в духовных учебных заведениях. Другая проблема, связанная с ценностными ориентирами, преобладающими в современном обществе, — нежелание нести служение в провинции. Выпускники духовных учебных заведений отдают предпочтение крупным городам, в которых возможны комфортные условия и достойный уровень жизни.

Резюмируя изложенное выше, отметим, что, выступая в качестве социального института, отделенного от государства, православная церковь продолжает играть активную роль в жизни общества. Мы наблюдаем интерес к церковной деятельности у жителей нашего региона, многие из которых, не будучи прихожанами, оказывают посильную помощь, что способствует решению ряда насущных социальных проблем и позволяет предотвратить появление новых опасных язв на теле современного общества.

Литература

1. Глотов М. Б. Социальный институт: определение, структура, классификация // Социологические исследования. 2003. № 10. С. 13–19.
2. Данные Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13282> (дата обращения: 04.05.2022)
3. Нархова Е. Н., Нархов Д. Ю. Социология культуры: учебное пособие. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2019. 302 с.
4. Основы религиоведения / под редакцией И. Н. Яблокова. Москва: Высшая школа, 1994. 246 с.
5. Семенова В.Э., Семенова Л.Э. Христианская церковь в современном мире: ее сущность, традиция андроцентризма и новые тенденции. URL: <http://philsoc.psu.ru/vestnik/157-nauka/vypusk-1-29-2017/sotsiologiya/643-khristianskaya-tserkov-v-sovremennom-mire-ee-sushchnost-traditsiya-androtsentrizma-i-novye-tendentsii> (дата обращения: 20.04.2024).

УДК 811.512.212'373.21

ЭВЕНКИЙСКИЕ ТОПОНИМЫ НА КАРТЕ БАМа

© Афанасьева Елизавета Федоровна

кандидат филологических наук, доцент,

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

elizaveta_fedor@mail.ru

Эвенки — таежные номады — проводили всю свою жизнь в тайге, хорошо ориентировались на местности и могли обозначать особенными словами различные географические объекты в зависимости от характерных особенностей той или

иной местности, которые представляли интерес для эвенка-охотника, оленевода. На протяжении веков эти названия служили указателями для нахождения пути и помогали запомнить тайгу и ее элементы, включая реки и территории традиционного землепользования. И по многим местам кочевий эвенков прошла Байкало-Амурская магистраль.

Лингвистическое исследование эвенкийских гидронимов требует не столько сведений из географии, истории и социальной среды эвенков, сколько знания миноритарного маргинального языка автохтонного народа Сибири. Практический результат этих изысканий по топонимической лексике БАМа может быть основой для создания словаря, справочника по БАМу.

Ключевые слова: эвенки; места традиционного природопользования; БАМ; топонимы; этимология.

EVENKI TOPONYMS ON THE MAP OF BAM

© Elizaveta F. Afanasyeva
Candidate of Philology, Associate Professor of
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolina st., 24a
elizaveta_fedor@mail.ru

Evenki — taiga nomads spent their entire lives in the taiga, were well versed in the area and could designate various geographical objects with special words, depending on the characteristic features of a particular area, which were of interest to the Evenk hunter and reindeer herder. For centuries, these names served as signposts for finding the way and helped to remember the taiga and its elements, including rivers and areas of traditional land use. And the Baikal-Amur Mainline passed through many places of Evenki nomads.

Linguistic research of Evenki hydronyms requires not so much information from the geography, history and social environment of the Evenki, but rather knowledge of the minority marginal language of the autochthonous people of Siberia. The practical result of these studies on the toponymic vocabulary of BAM can be the basis for the creation of a dictionary, a reference book on BAM.

Keywords: Evenks; places of traditional nature management; BAM; toponyms; etymology.

Эвенки проживают на обширных территориях горной тайги и тундры Севера, Сибири и Дальнего Востока. Байкало-Амурская магистраль прошла по многим местам традиционного природопользования эвенков, и свидетельством того являются названия железнодорожных станций, полустанков, населенных пунктов по трассе БАМа.

Эвенки как кочевой народ проводили всю свою жизнь в тайге, хорошо ориентировались на местности и могли обозначать особенными словами различные географические объекты в зависимости от характерных особенностей той или иной местности, которые представляли интерес для эвенка-охотника, оленевода.

Выбирая место стоянок для выпаса оленей, отдыха, временного проживания, эвенки всегда ориентировались на речные водоемы. Есть некоторые группы эвенков, живущих возле рек и озер различного масштаба, для которых рыболовство

является основным видом хозяйственной деятельности, например, для северобайкальских эвенков. Поэтому в говорах эвенков, проживающих в данных местах, развита лексика, связанная с названиями рыб, орудий ловли, рыбных продуктов и, соответственно, присутствует огромное количество топонимов, связанных с рыбами. Все эти особенности в обозначении географических объектов мы найдем в топонимических названиях станций, полустанков, населенных пунктов по трассе БАМа.

В географических названиях рек, озер, хребтов, населенных пунктов Севера, Сибири и Дальнего Востока можно проследить эвенкийские наименования не только различных пород деревьев, кустарников, травяных растений, ягод, но и их отличительные признаки: цвет, характер поверхности, вкусовые свойства, запах и т. д. При выборе места стоянки эвенки ориентировались на окружающую среду: наличие воды, дров, зверя, кормовой базы для оленей и т. д. В частности, эвенк мог определить место стоянки, где поздней осенью можно поохотиться на соболя *говде ~ гоуджо*. Отсюда появилось географическое название станции на БАМе *Гоуджекит*.

Цель данной статьи — сделать семантический, этимологический анализ топонимов эвенкийского происхождения по Байкало-Амурской магистрали. Такое лингвистическое исследование эвенкийских топонимов требует некоторых этнографических сведений по эвенкам, проживающим по территории трассы. Практический результат этих изысканий по топонимической лексике БАМа может стать основой для создания словаря, справочника по БАМу.

При рассмотрении данной темы необходимо учесть следующие факторы. Топонимические названия с эвенкийскими топоосновами зафиксированы в топографических картах путешественниками XVII–IX вв., посетившими Север и Сибирь при помощи проводников-эвенков. При этом одно и то же название с одной и той же основой могло быть записано в разной транскрипции от эвенков, говорящих на разных говорах (в эвенкийском языке около 50 говоров), например, названия гидронимов с топосновой *сэлэ* «железо», которые широко распространены в местах расселения эвенков: Селенга, Селемджа, Сэлэнгэ, Сэлэмдэ, Селе, Селянджа, Селенда, Селеткан, Селиткан и другие.

Эвенки кочевали из одной местности в другую в поисках кормовой базы для оленей, а на их обжитые территории приходили новые этнические группы и придавали уже существующему топониму новое значение. Например, в Бурятии известен топоним Еравна, этимологизировать его сейчас трудно. Объяснить же можно от эвенкийского *ирэ ↔ унэ* «лиственничная местность» от основы *ирэ ↔* — «лиственница» + суффикс *-унэ* со значением флоры побережья. В связи с неправильным толкованием истинного происхождения и значения топонимов появляется их искаженная этимологизация, а порой и замена на новые названия.

Байкало-Амурская магистраль прошла через 7 крупных горных хребтов, 11 полноводных рек, 3500 малых рек. Поезда по магистрали проходят через более чем 200 железнодорожных станций и разъездов, более 60 городов и поселков. Ветки БАМа проложены через шесть регионов: Иркутскую область, Забайкальский край, Амурскую область, Бурятию, Якутию, Хабаровский край. Северные территории этих регионов являются местами традиционного природопользования эвенков. Эвенкийские названия рек, горных перевалов, населенных пунктов были сохранены при строительстве железнодорожных станций, полустанков, новых

населенных пунктов. Назовем лишь наиболее крупные — это Лена, Улькан, Новый Уоян, Янчукан, Кичера, Кумора, Таксимо, Усть-Нюкжа, Зея, Лопча, Усть-Уркима, Тында и др. Попытаемся этимологизировать некоторые из них.

Лена — одна из крупных рек Сибири. Ее этимология возводится к эвенкийскому *елюенэ* в значении «большая река» [4, с. 130–131]. *Елюенэ, элюенэ* представляют собой производные образования от корня *йэнэ*. В свою очередь, вариант *йэнэ* созвучен и адекватен по семантике слову *линэ*. В некоторых говорах эвенкийского языка существует соответствие звуков [н-л-й]. Таким образом, слово *йэнэ* приняло форму *Линэ́* с ударением на э, которая по этимологии в русском языке стала звучать как *Лéна*.

Олёкма — правый приток реки Лены от эвенк. *олло* «рыба», формант -ма имеет значение признака предмета — «рыбная река».

Зея — левый приток Амура. Гидроним происходит от эвенкийского слова *дее-дею*, что значит «лезвие, острие». Оно обозначает название предмета (лезвие ножа, острие копья), с которым древние эвенки усмотрели некоторое сходство русла реки: река обладает быстрым, стремительным течением.

Селемджа — левый приток реки Зея. Объясняется от эвенк. *сэлэ* «железо». Надо отметить, что данную основу обнаруживаем в названиях населенных пунктов, рек, гор: реки Селенга в Бурятии, Сэлэнгэ в Иркутской области, Сэлэмдэ в Хабаровском крае и др. Встречаются и искаженные формы: Селе, Селянджа, Селенда, Селеткан, Селиткан и другие.

Тында — река системы Зеи. Произошло от эвенкийского *тэнды*, что обозначает широкие ровные берега, т. е. река, удобная для берегового пути, по которому следовали кочевники, путешественники.

Наименование реки Амур произошло от общей основы для тунгусо-маньчжурских языков, куда входит и эвенкийский, *амар, дамур* «большая река».

Бурея — левый приток Амура этимологизируется от слова *бира* в значении «большая река».

Название реки Усть-Нюкжа образовано от рус. *устье* и гидронима Нюкжа от эвенк. *нюксэ* «налет от дыма, сажа; лиственничная смола». В пойме реки, возможно, было много лиственниц со смолой.

В составе названия Усть-Уркима есть гидроним Уркима, который имеет несколько этимологий. Одна из основных: *эркимэ* «дремлющая». В нижнем течении река протекает по заболоченной местности, поэтому характер течения ленивый, медленный, поэтому, наверное, так эвенки образно называли эту реку. Другой вариант: от *урками* «петля из проволоки для ловли мелких животных» — «петляющая река».

Река Улькан протекает по иркутскому участку БАМа, название которой объясняется от эвенк. *у↔л* «омут, глубокое место в реке» + уменьшительный суффикс *-кан*.

По бурятскому участку БАМа обратим внимание на более крупные станции, полустанки, чьи названия произошли от эвенкийских слов.

Во время строительства БАМа населенный пункт Гоуджекит получил название от эвенк. *говде* ~ *гоуджо* «соболь, на которого охотятся поздней осенью» + суффикс *-кит* со значением «место, где происходит действие», т. е. место, где охотятся на соболя поздней осенью.

Название станции Ангоя произошло от слова *анга/аңа* «щель» в говоре северобайкальских эвенков, в других говорах также имеет значение «*пасть, ущелье*». Поселок находится в узкой долине между двумя горными грядками.

Северо-Муйск — от рус. север и эвенкийской основы *му-*, которая имеет три варианта этимологии: 1) *муя* «большая вода»; 2) *мие* «рубеж», «граница»; 3) *мие* «край», «окраина».

Разъезд Дзелинда получил свое название от эвенк. *дели* «таймень» + суффикс *-нда* со значением «наличие в большом количестве», т. е. «тайменная, богатая тайменями река».

Название населенного пункта Таксимо этимологизируется от эвенк. *такса* «глина, ил» + суффикс прилагательного *-ма*, *таксама* — глинистое, илистое место.

Кумора — от эвенкийского *кумар* «ровная местность, гладкое место».

Кичера — данный гидроним имеет двойное толкование: от *ичери* «шаманить, вещать, ворожить» и от *кочо* «излучина, изгиб реки, извилистая река».

Название железнодорожной станции Новый Уоян происходит от эвенкийского слова *уоян*, которое имеет три варианта интерпретаций: 1) *уоян* — перетаск, волок; 2) *уоян* — изогнутая протока; 3) *яян* — место, где похоронен шаман (шаманское «жительство»).

Название Янчукан имеет простое объяснение от эвенк. *анчан* «щека» + *-кан* уменьшительный суффикс.

На Забайкальском участке самой высокой точкой БАМа (1 323 метра над уровнем моря) является Муруринский перевал (Мурурин) на Каларском хребте. Значение слова этимологизируется от эвенкийского *мурин* «лошадь», что можно объяснить тем, что через перевал раньше переходили только на лошадях. От этого слова *мурин* возникло название станции Муртыгит в Амурской области. Согласно народной этимологии, *муртыгит* — это «место, где съели последнюю лошадь», предполагая, что, видимо, в данном месте во время кочевков эвенки вынуждены были в силу каких-либо непредвиденных обстоятельств забить и съесть лошадь. Эвенкийское слово «мурдыкит» членится *мур+ды+кит* (суффикс прилагательного *-ды* + суффикс *-кит*) и означает «лошадиное место» или «место, где можно было содержать лошадей».

Хребет Кодар — самые высочайшие скалистые гольцы. Название происходит от эвенкийского *кадар* «скала», «утес», «камень».

Куанда, или как по-другому ее называют «малой столицей БАМа», сохранила свое исконное название от эвенк. *куе* «дикий олень» + суффикс *-нда/-нга* («место, где водится дикий олень»).

Название станции на Амурском участке БАМа Лопча происходит от названия левого притока реки Нюкжи. Объясняется оно от эвенкийского *лопчан* «рыбий хвост». Река в этом течении раздваивается на два протока, по форме напоминающих рыбий хвост.

Для дальнейшего исследования топонимических названий трассы БАМа следует помнить, что топонимы имеют большое значение для сохранения культурного наследия и традиционного знания эвенков. На протяжении веков эти названия служили указателями для нахождения пути и помогали запомнить тайгу и ее элементы, включая реки и территории традиционного землепользования [1, с. 34]. Они формируют когнитивную карту эвенков. Самые древние названия местностей

были связаны с реками, важными горами и другими ключевыми объектами, важными для их культуры. Названия также связаны с охотничьим образом жизни и более поздним кочевым оленеводством.

В данной статье мы проанализировали названия наиболее известных станций, полустанков по БАМу, которые этимологизируются с эвенкийского языка.

Подводя итог краткому обзору эвенкийских топонимов магистрали, можно сделать следующие выводы в целом по эвенкийским топонимам.

Топонимы эвенкийского происхождения свидетельствуют о широком расселении эвенков в Сибири, на Севере и Дальнем Востоке в историческом прошлом и в настоящее время. В какой-то определенной местности они могут преобладать, где-то встречаться реже [3, с. 324–325]. Иногда они трансформируются и могут этимологизироваться с языка тех народов, которые заселили ту или иную местность после эвенков.

Определить эвенкийские топонимы возможно не только по топооснове, но и по формальному признаку, т. е. по специальным суффиксам, которые присоединяются к основам, обозначающим вид животного и растительного мира, минералы, формы рельефа данной местности и т. д. Например, Делинна~Делинда «тайменная», Ирэ↔нэ «лиственничная», где суффиксы -нна, -нда, -нэ указывают на наличие того, что выражено корнем. Эвенкийские топонимы не имеют специально добавленных слов со значением «река, озеро, вода». Топонимы — эвенкийские слова, оформленные топонимическими суффиксами -нна, -нга/ндя, -ма, -ми, -мба, -кит, -кта, -дяк, -ли, -чи, -кан распространены повсеместно на территории Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Литература

1. Андреева Т. Е., Афанасьева Е. Ф. Эвенкийские гидронимы в Республике Саха (Якутия) и Бурятии (семантический и этимологический аспекты) // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. 2021. № 2 (24). С. 30–38.
2. Афанасьева Е. Ф. Об особенностях эвенкийских топонимов // Проблемы этнокультурных связей монгольских и тюркских народов. Улан-Удэ. 2005. С. 247–252.
3. Василевич Г. М. Топонимика Восточной Сибири // Известия Всесоюзного географического общества. 1958. № 4. С. 324–335.
4. Митрошкина А. Г. К этимологии гидронима Лена // Ономастика Востока. Москва, 1980. С. 130–131.
5. Словарь географических названий Амурской области. Населенные пункты / Е. К. Калинина, О. Ю. Галуза, Г. В. Быкова [и др.]. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2016. 210 с.

УДК 81'373:39(571.5)

РЫБОЛОВЕЦКАЯ ЛЕКСИКА СЕВЕРНОГО БАЙКАЛА В ЭТНОЛИНГВИСТИЧЕСКОМ ОСВЕЩЕНИИ

© Харанутова Дарима Шагдуровна

доктор филологических наук,

доцент кафедры русского языка и общего языкознания

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Ранжурова, 6

dkharanutova@mail.ru

© Тюрюкова Лариса Викторовна

учитель русского языка и литературы,
Нижнеангарская СОШ № 1
Россия, 671710, пос. Нижнеангарск, пер. Школьный
tyuryukova280472@mail.ru

В статье представлены предварительный обзор специальной лексики рыбаков Северного Байкала в этнолингвистическом освещении и подбор необходимых иллюстративных примеров из собранной картотеки слов и словосочетаний, устных рассказов, баек и легенд. Картотека представляет собой материал, запечатлевший этнические особенности народов, населяющих северное побережье Байкала, и их отражение в языке. В статье подчеркивается, что материал разнороден, среди анализируемых лексем встречаются широкоупотребительные узкоспециальные названия рыболовства и слова, имеющие региональную окрашенность. Авторы приходят к выводу, что северобайкальская рыболовецкая лексика является отражением национально-культурной специфики народов, живущих в этом регионе. Как указывают авторы, самобытность рыболовецкой лексики является результатом долгого контактирования языков. Приведенный языковой материал свидетельствует, что слова, связанные с рыболовецким промыслом, стилистически снижены, но эмоционально окрашены.

Ключевые слова: рыболовецкая лексика, язык северобайкальских рыбаков, контактирование языков, заимствованные слова, региональная окрашенность.

THE FISHING VOCABULARY OF NORTHERN BAIKAL IN ETHNOLINGUISTIC ASPECT

Kharanutova Darima Shagdurovna,
Doctor of Philology,
Associate Professor of the Department of Russian Language and General Linguistics,
Buryat State University n.a. Dorzhi Banzarov
6 Ranzhurova St., Ulan-Ude, Russia, 670000
dkharanutova@mail.ru

Tyutyukova Larisa Viktorovna
teacher of Russian language and literature
MBEI "Nizhneangarsk Secondary School No. 1"
Contact phone number: 89140553843
tyuryukova280472@mail.ru

The paper presents a preliminary review of the specific vocabulary of Northern Baikal anglers in ethnolinguistic aspect and the selection of necessary illustrative examples from the collected card index of words and phrases, oral stories, tales and legends. The card file is a material that captures the ethnic characteristics of the peoples inhabiting the northern coast of Lake Baikal, and their reflection in the language. The article emphasizes that the material is heterogeneous, among the analyzed lexemes there are widely used highly specialized fishing names and words with regional coloring. The authors conclude that the North Baikal fishing vocabulary is a reflection of the national and cultural specifics of the people living in this region. As the authors point out, the originality of the fishing vocabulary is the result of long-term contact of languages. The

given linguistic material indicates that words related to fishing are stylistically reduced, but emotionally colored.

Keywords: fishing vocabulary, the North Baikal anglers' vocabulary, language contact, loanwords, regional language.

Одним из интенсивно развивающихся направлений региональной лингвистики являются исследования рыболовецкой лексики, изучение которой связывают с работами А. С. Герда, Л. С. Берга, Ю. В. Халюкова, Л. А. Вороновой и др. Появляются работы сопоставительного плана [10], исследования по вопросам генетической связи рыболовецкой лексики определенной местности с литературным языком и другими говорами [11], представляют интерес исследования социокультурного и этнографического планов и т. д.

В нашей работе изложен опыт исследования рыболовецкой лексики Северного Байкала в этнолингвистическом освещении.

Рыболовецкая лексика — пласт специальной лексики, к которой относим «слова и выражения, употребляемые группами лиц, объединяемых по роду занятий, деятельности, то есть профессиональной общностью» [14, с. 175].

Выбор лексики рыбаков Северного Байкала для исследования неслучаен. Северобайкальский район находится на берегу озера Байкал, рыболовецкий промысел является исконным для жителей района. Рыболовство на Байкале и в водоёмах его бассейна зародилось с незапамятных времён, о чем свидетельствуют археологические находки древних погребений в виде рыболовных крючков, гарпунов, грузил от неводов и сетей¹.

Наиболее достоверные данные о развитии рыболовства относятся к периоду заселения побережья Байкала русскими (XVII в.), которые вместе с собой принесли и навыки рыбной ловли более совершенными орудиями лова. Протопоп Аввакум (1656 г.) в своих записях так характеризовал рыбные богатства Байкала: «Рыбы в нём — осётры, таймени, стерляди, и омули, и сиги и прочих родов много. А рыбы зело густо в нём: осётры и таймени жирны гораздо, — но нельзя жарить на сковороде: жир все будет» [18].

Специальная лексика рыбаков развита, о чем свидетельствует картотека слов, легенд, баек Северного Байкала (идет работа по переводу текстов в транскрипты). Работа по сбору материала началась в начале 2000-х гг. учителем Нижнеангарской средней школы² Л. В. Тюрюковой.

В связи с тем, что рыболовецкий промысел относится к одному из традиционных занятий и у коренных народов (бурят, эвенков), расселившихся в прибрежных районах Байкала, в нашей картотеке собраны слова и словосочетания, используемые рыбаками — носителями русского языка, и слова из бурятского и эвенкийского языков, употреблявшиеся в русской речи как вкрапления. Собранный материал картотеки распределен по тематическим группам, слова которой объединяются по лексико-семантическим группировкам.

¹ Экспонаты хранятся в местном краеведческом музее имени Н. К. Киселевой, расположенном в п. Нижнеангарск Северобайкальского района Республики Бурятия.

² Пос. Нижнеангарск — районный центр Северобайкальского района.

Безусловно, картотека представляет собой уникальный материал, запечатлевший ментальные, этнические особенности народов, населяющих Северный Байкал, и их отражение в языке. Она содержит любопытный материал по традициям и обрядовой лексике жителей Северного Байкала, в том числе и северобайкальских бурят, эвенков и их языковой реализации рассматриваемых явлений. В процессе сбора и систематизации материала нами привлекались толковые словари русского языка [6–8; 13], бурятского языка [1; 2], областные словари рыбацкой лексики [10].

Рыболовецкая лексика рыбаков Северного Байкала обладает достаточным количеством общепринятых специальных лексем, типа *пешня* (инструмент для проделывания лунок), *соровая рыба* (рыба, которая водится в соре — мелководном заливе), *кукла* (насаженная сеть) и др. Данные лексемы употребляются и на Северном Байкале, и в Прибайкалье, и в других регионах [10].

Между тем, хочется отметить, что язык рыбаков Северного Байкала самобытен и оригинален, так как он представляет собой разноцветное полотно разных языков, наречий, говоров.

Особую группу слов составляет лексика подлёдного лова, где выделяется словосочетание *приборная иордань*, которое обозначает «большое отверстие во льду, через которое вынимается невод с рыбой». Лексикографические издания дают совершенно другое толкование. Например, *иордань* обозначает «место на реке, где производится освящение воды, отмечаются некоторые церковные праздники (по названию реки Иордана, в которой по евангельскому сказанию крестился Иисус Христос). Зимняя иордань (прорубь и место на льду, приспособленное для освящения воды, для крещения верующих)» [13, с. 250–251]. Или же «Ердань. Иордань, употребляется в значении прорубь вообще» [7, с. 521]. В Забайкалье слово *иордань* употребляется в значении «большая прорубь, полынья» (словарь Элиасова Л. Е.).

Рассмотрим следующий пример. В картотеке байкальской рыболовецкой лексики особое место занимает слово *хап*, оно встречается в языке рыбаков и Прибайкалья, и Северного Байкала. По мнению северобайкальских рыбаков, оно «произошло от слова *хапнуть*, то есть захватить много и быстро» (записано со слов Евтушенко В. А., 1959 г.р.). Эта точка зрения перекликается со словарной статьей в толковом словаре, где указано, что лексема *хап* используется в значении сказуемого *хапнул*: *Хапнул кусок из рук. Хапнул за ногу* [13, с. 862]. Безусловно, оно не только используется в значении сказуемого *хапнуть*, оно связано деривационными связями с глаголом *хапать* `1. кого-что. Быстро, резко хватать (в 1 знач.). 2. что. Брать, красть, присваивать неблагоприятным способом` [13, с. 862]. Между тем согласно этимологическому онлайн-словарю русского языка А. В. Семенова «глагол *хапать* `*...*> славянский по происхождению, первоисточником является общеславянское слово, в котором отразилась индоевропейская основа со значением "хватать"» [16]. Далее словарная статья нам подсказывает, что «слово используется с XI в. и означает "хватать что-либо с жадностью" или "отхватывать большой куш от чужого". Производные: *хапнуть, хапуга*» [16].

Сегодня это глагол со сниженной экспрессией, в словарях он подается с пометой *прост.* (просторечное). В рыболовецкой лексике северобайкальских рыбаков *хап* не относится к словам с негативной коннотацией, на Байкале *хапом* назывался промышленный вылов омуля, который практиковался официально, особенно в

1950-е гг. Кстати, и в начале двухтысячных *хаповый способ* использовался Нижнеангарским рыбозаводом во время осенней путины.

Хап представляет собой прямоугольную пластину дели, посаженную на подборы и боковые прожилыны. Принцип лова состоит в том, что в «хап, установленный как вертикальная стена с помощью шестов и колец на вбитые поперёк реки кольца, течением прибываетя обессиленный отнерестившийся омуль. Через определённое время с помощью тех же шестов и колец хап поднимается, освобождается от рыбы и вновь устанавливается» (записано со слов Евтушенко В. А., 1959 г. р.)¹.

Итак, это слово активно используется в речи северобайкальских рыбаков в значении «рыболовная ловушка во время осенней путины». Кстати, в обиходной речи рыбаков Прибайкальского района словом *хап* называют невод, который забивается на шест и ставится под лёд (используется во время зимней рыбалки).

Многолетнюю историю насчитывает и приспособление для добычи байкальского эндемика бормаша (научное название — макрогептопус). «Добывают бормаша специальным корытом, оно невысокое, узкое. В одном конце — отверстие, снизу к нему приделан мешок из мелкой сетки, а верхние кромки снабжены щёткой из волоса или щетины. К корыту шарнирно присоединяют разборную ручку. Корыто опускается в прорубь под лёд так, чтоб щётка горизонтально льда касалась, а бормаш ко льду зимой прилипши находится. С помощью ручки корыто вращается вокруг проруби, при этом бормаш щётками-то и собирается в корыто и мешочек» (записано со слов Тюрюкова В. М., 1936 г. р.)

Бормашовые уды — это промысловые орудия лова, которые получили свое название от слова бормаш. Они состоят из черенка (мотыля) с удилищем, волосяной лески, свинцового грузила, жилки из китового уса и крючка (записано со слов Бархатовой К. Д., 1945 г. р.). Кстати, рыбака, использующего при рыбной ловле бормаш, называют *бормашовщиком* (суффикс -щик).

В промысловой лексике Северобайкальского района немало лексем, которые встречаются только в русском языке нашего региона. Безусловно, к ним относятся лексемы из тематической группы «названия рыб» — названия разновидностей омуля: *мерный* (крупный, стандартный омуль), *ледянка* (омуль, который ловят ранней весной, как только разнесет лед по Байкалу), *кучелга* (мелкий омуль, добытый при подледном лове). Кстати, *кучелгу* по размеру и жирности сравнивают с маломорским омулем (омуль, который ловят на Малом море, на Ольхоне). Северобайкальские рыбаки также выделяют котцовый омуль (омуль, добытый при помощи рыболовных снарядов — котцов в ноябре). На Северном Байкале омуль после нереста называют *поплавщиной*, *покатным* (отнерестившийся), *пустым* (выметавшим икру).

Интересный материал кроется и в группе слов-вкраплений из бурятского языка. Например, буряты-рыбаки постоянно молились божествам, и названия божеств всегда были на слуху. Известно, что традиционной верой коренного населения Северного Байкала являлся шаманизм. Существовала система обрядов и ритуальных действий и наличие божеств, покровительствовавших рыболовецкому промыслу: *Убэрээши-нойон*, *Гушээши-хатан* (покровитель сети), *Гомоши-нойон* (покровитель

¹ Данный способ из-за запрета на вылов омуля рыбозаводом не используется

шеста), *Хульиэши-хатан* (покровитель вёсел). Живущие на берегу Байкала поклонялись божеству Уван хат (царь воды), приносили жертвоприношения, прося удачи в промысле, кормящем их (записано со слов Санжиева Б. А., 1935 г. р.).

Возможно, речь идет о божестве Ухан-хат¹, который является божеством воды, спустившимся в нее с небес со стороны заходящего солнца и поселившегося в самых глубоких водах <...>. Главными божествами считались Ухан Лобсон и жена его Ухан Дабан. Они покровительствуют озерам, рекам и морям [17]. Имя божества Ухан / *уһан* в переводе с бурятского языка означает «вода» [2, с. 313]. По преданиям, буряты преподносили в дар божеству Ухан хат живого налима, молочные продукты, домашних животных. Следует отметить, что существуют различные мнения по поводу главного духа — хозяина Байкала [см. работы М. Н. Хангалова, С. П. Балдаева, Д. Банзарова и др.].

Буряты, населяющие северное побережье, считали рыболовный промысел исконным, «лучили рыбу, приготавливали смолистые лучины, которые связывали большими пучками, а потом в темную ночь выходили к реке и зажигали лучины, освещали дно реки. Одни освещали, другие били острогой» (Записано со слов Санжиева Б. А., 1935 г. р.).

По словам старожилков, предки бурят одними из первых освоили промысел, неизвестный остальным группам аборигенов, — охоту на нерпу. Первоначально охота на нерпу производилась только на летних и осенних лежбищах, затем с появлением гарпунов появилась зимняя охота на нерпу. При зимнем лове нерпы успех промысловиков зависел от умения находить гнёзда тюленей.

Сохранились рассказы очевидцев, как проходила охота на нерпу. «Наши собаки ищут *хунды*, охотники затаиваются и ждут, когда нерпа появится, потом стреляют. Раньше гарпун в животное кидали» (записано со слов Санжиева Б. А., 1935 г. р.). *Хунды* — это *хунды*, в переводе с бурятского: «1) пустой, полый; 2) полость; пустое пространство, пустота» [2, с. 492]. Как показывают многолетние наблюдения рыбаков, нерпы имеют во льдах несколько продушин, большие продушины — *хунды*, маленькие продушины — *нухун*, образовано от бурятского слова *нухэн* ` 1. 1) отверстие, дыра: щель, скважина; брешь; пробоина, пролом; яма` [1, с. 620]. При этом большие *хунды* бывают в диаметре около двух метров, через них тюлень выходит на лёд и вокруг них он «продувает» ещё несколько маленьких *нухун*, через которые, просовывая морду, может подышать воздухом. Бурятские названия продушин часто употреблялись бурятами — носителями русского языка, поэтому они были известны старшему поколению рыбаков — носителей русского языка. Необходимо отметить, что сейчас они не употребительны в русской речи рыбаков. Тем не менее они представляют интерес с точки зрения мотивационного признака.

До полного замерзания Байкала нерпы любят лежать на огромных плавающих ледяных тарелках (так называют ледяные островки на Байкале), между тем это название сохранилось и частотно в речи северобайкальских рыбаков. Ледяными тарелками называют ледяные островки на Байкале, они представляют собой площадки с неровной поверхностью, которые образуются льдинами самых разных форм. На ледяных тарелках находятся *нажимы*. «Нажимы — это такие громадные

¹ Разная транскрипция: Ухан хат, Ухан хан, Уһан хан.

валы из льдин, наваленные одна на другую. Нерпы все на *нажимах* лежат, греются да надышатся вволю» (записано со слов Шангина О. В., 1940 г.р.).

Раньше рыбацкий промысел был тяжел и нелегок, он кормил семьи рыбаков, при этом многое зависело от удачи. «Когда буряты убивали нерпу, то глаза её бросали обратно в море, это чтобы душа морского животного вернулась к хозяину моря и снова получила шкуру и туловище, а потом опять попалась охотнику» (записано со слов Танкиульева Г. С., 1939 г.р.).

Что касается рыболовецкой лексики эвенков, то следует отметить, что методы рыбной ловли бурят и эвенков совпадали. На побережье Северного Байкала жили эвенки-ламучены `оседлые прибайкальские эвенки` [4, с. 71]. *Ламучен* (эвенк.) образовано от *ламу* `название озера Байкал` [3, с. 233], на побережье Байкала эвенки перешли к оседлости только в конце XIX века.

Эвенки-ламучены жили в основном за счёт рыболовства и добычи нерпы. Вот так об этом рассказывает местный житель-эвенк: «Выходили по двое-трое ночью на реку. Один нёс горящую бересту и освещал воду, который за ним шёл, стрелял из лука специальными стрелами, они сделаны были под вид лопаточки. Рыбу ударили этой стрелой, она гложла, ее быстро вытаскивали и в туес складывали» (Записано со слов Танкиульева Г. С., 1939 г. р.).

Существующие исследования по рыболовецкой лексике других регионов [5; 10; 11; 15] позволили рассмотреть лексику северобайкальских рыбаков в сопоставительном плане. При сопоставлении с рыболовецкой лексикой других регионов среди северобайкальских наименований встречаются либо тождественные по семантике лексические единицы, либо с семантическими различиями. Проиллюстрируем данный факт на примере названий льда.

В словаре В. Даля встречается слово *торос* `ледяные, плавучие горы, громозда льдин на льдах, либо у берегов; лед в рекостав, спирается и ставит шатры, шиханы, торосы` [8, с. 421], на Севере Байкала оно функционирует в этом же значении, торосы появляются во время становления Байкала. Для обозначения осеннего рыхлого ледяного полотна на Северном Байкале используется наименование *шуга*, а для игольчатого, ноздреватого весеннего льда — лексема *шах*. В других же регионах согласно словарю В. Даля «<...> первый осенний лед, который сплошь несется по реке с обмерзлыми комьями снега, незадолго до рекостава» и «мелкий лед, каша, после вешнего ледолома» называется *шуга* [8, с. 647].

Примечательно, что язык рыбаков Северного Байкала не тождествен языку прибайкальских рыбаков. Так, у северобайкальцев не функционируют такие лексемы, как *заешка* (плетень), *удилишка* (удочка из дерева), *карчашка* (снасть для ловли под водой), *балдушка* (самостоятельно изготовленный поплавок из дерева). Определение данных лексем не зафиксировано в толковых словарях В. И. Даля [7; 8; 9], С. И. Ожегова [13].

Между тем при сопоставлении выявляется, что некоторые слова из тематической группы «Способы ловли» совпадают, такие как *заездок* (способ ловли, при котором запруду делают из подручного материала, например, прутья — из тальника), *кораблик* (способ ловли, который подобен способу скольжения «саней»: основным в ловле рыбы на *кораблик* является то, что кораблик должен быть послушным при течении, легко держаться на воде, скользить по воде).

Приведенные примеры показывают, что язык рыбаков Северного Байкала обладает региональной окрашенностью, он территориально ограничен, самобытен.

Местный колорит языку придает и взаимодействие языков, функционирующих на северном побережье Байкала. Длительное контактирование приводит к проникновению не только обычаев и суеверий, но и заимствованию слов. Например, в речи жителей Северного Байкала употребляется слово *шуля* в значении «навар от рыбы», и это удивительно. Регионализм *шуля* в русском языке нашего региона функционирует в значении «мясной бульон» [12, с. 531], так как оно заимствовано из бурятского языка — *шүлэн* `суп, бульон, мясной отвар` [2, с. 627]. Следует отметить, что при сборе материала слово *шуля* в значении «рыбный бульон» мы слышали и от жителей села Ильинка (Прибайкальский район). Это слово смело можно отнести к регионализмам нашего забайкальского региолекта и считать его полисемантом, ведь оно функционирует на территории нашего региона в двух значениях: «мясной бульон» и «рыбный бульон».

И таких слов, являющихся результатом взаимодействия языков, немало. Например, повсеместно употребляется слово *нерпа* как название ластоного млекопитающего из семейства тюленей. В языке северобайкальских рыбаков известны дифференцированные названия этих животных по полу и возрасту, например, *аргал* — тюлень-самец, *кумуткан* — детёныш нерпы, *лончак* — двухлетний нерпёнок. Слово *лончак* / *лоншак* имеет значение «перегодовалое животное, скотина» и восходит к северновеликорусским словам «лони», «лонись», «в прошлом году» [7, с. 266]. По мнению жителей, слова *аргал* и *кумуткан*, по-видимому, заимствованы из эвенкийского языка. В словаре В. И. Даля они отсутствуют, в словаре Л. Е. Элиасова приводятся с указанием мест распространения по Байкалу. А возможно это заимствование из бурятского языка? Ведь *аргал* является однокоренным для слов *аргатай* `прил. 1. Ловкий, умелый, находчивый; предприимчивый; *аргатай байха* быть в силах, иметь возможность` и *аргата* `1. суц. ловчак, ловкий, находчивый; со сноровкой, умелый` [1, с. 78].

Приведенные примеры показывают, что лексика северобайкальских рыбаков хранит уникальную информацию о языке, культуре людей, живших и живущих на северном побережье Байкала. Некоторые из этих слов и словосочетаний, с одной стороны, являются узкоспециальными названиями реалий рыболовства, они семантически однородны и функционируют в разных российских регионах, с другой — имеют узкий ареал обитания, функционируют только в нашем регионе, то есть обладают региональной окрашенностью. Среди локально ограниченных слов — регионализмов — большая часть является результатом контактирования языков. Слова, связанные с рыбной ловлей, обладают экспрессивностью, стилистической сниженностью и отнесенностью к разговорной лексике.

Литература

1. Шагдаров Л. Д., Черемисов К. М. БРС 2006 – Бурятско-русский словарь: в 2 томах. Т. 2: А-Н. Улан-Удэ: Республиканская типография, 2006. 636 с.
2. Шагдаров Л. Д., Черемисов К. М. БРС 2008 – Бурятско-русский словарь: в 2 томах. Т. 2: О-Я. Улан-Удэ: Республиканская типография, 2008. 708 с.
3. Г. М. Василевич. Эвенкийско-русский словарь / составитель. Москва: Государственное изд-во иностранных и национальных словарей, 1958.
4. Г. М. Василевич. Эвенки. Историко-этнографические очерки (XVIII — начало XX в.). Ленинград: Наука, 1969.
5. Воронова Л. А. Русская промысловая лексика рыбаков Беломорья: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата филологических наук. Ленинград, 1968. 18 с.

6. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 томах. Т. 1: А-З. Москва: ТЕРРА, 1995. 800 с.
7. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 томах. Т. II: И-О. Москва: ТЕРРА, 1995. 784 с.
8. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 томах. Т.IV: P-V. Москва: ТЕРРА, 1995. 688 с.
9. Край несметных богатств: сборник статей, посвященных 75-летию Северо-Байкальского района. Шелехов: Полиграфист
10. Маринин А. В. Рыболовецкая лексика вадских говоров в сопоставительном аспекте: семантика. URL: [http:// nsportal.ru/shkola/russkii](http://nsportal.ru/shkola/russkii)] (дата обращения: 07.05. 2024).
11. Олесова Н. Г. Рыболовецкая лексика в говорах камчадалов: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата филологических наук. Ярославль, 2006. 24 с.
12. Шагдаров Л. Д., Очиров Н. А. Русско-бурятский словарь. Улан-Удэ: Буряад Үнэн, 2008. 904 с.
13. Ожегов С. И., Шведова Н. Ю. Толковый словарь русского языка. Москва: А ТЕМП, 2010. 874 с.
14. Фомина М. И. Современный русский язык. Лексикология: учебник для ин-тов и ф-тов иностр. яз. 2-е изд., испр. и доп. Москва: Высшая школа, 1983. 335 с.
15. Халюков Ю. В. Названия промысловых рыб в лексике рыбаков Орловской области // Живая старина. 2009. № 2. С. 35–38 .
16. Этимологический онлайн-словарь русского языка / составитель А. В. Семенов. URL: <https://lexicography.online> (дата обращения: 03.06.2024).
17. Сайт SHAMORA.info. Легенды Байкала. URL: <http://shamora.info/> (дата обращения: 03.06.2024).
18. Мир Байкала: сайт. URL: <https://az-kozin.narod.ru/ficher.html> (дата обращения: 06.05.2024).

**БАМ 2
И ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР
РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ
РОССИИ**



УДК 338.45(47)

**РАЗВИТИЕ БАМа И ЕГО ЗОНЫ — ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ УСЛОВИЕ
УСПЕШНОГО ПОВОРОТА РОССИИ НА ВОСТОК**

© Зуляр Юрий Анатольевич

доктор исторических наук, профессор,
Иркутский государственный университет
Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
uazulyar@yandex.ru

© Зуляр Раксана Юрьевна

кандидат политических наук, доцент,
Россия, 664003, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1
Иркутский государственный университет
raksana-m@yandex.ru

Рассматриваются процессы формирования у российского правящего класса западной парадигмы и последствия данной ориентации. Определяются причины, обусловившие ревизию данной парадигмы, и обстоятельства отказа от нее и в советский период, и с 2022 г. Показаны процессы и причины движения российской государственности на Восток, строительства Транссиба, а затем БАМа. Создание северного железнодорожного обхода Байкала, связывающего центр страны с Тихим океаном, было трудоемким и сверхзатратным, если он не становился центром масштабной промышленной зоны. Однако советская власть пала, БАМ был построен и начал эксплуатироваться, но промышленная зона не была создана. Это обусловило его нерентабельность и целесообразность дальнейшего развития. Изменившаяся с 2022 г. политическая ситуация заставляет руководство страны расширять и модернизировать магистраль, но, если она будет представлять собой только автономную коммуникацию для вывоза сырья за рубеж, ее эффективность так и останется невысокой. Следует одновременно с реконструкцией БАМа приступить к комплексному и масштабному промышленному освоению его зоны. В этом случае магистраль будет частью промышленного комплекса зоны Сибири и Дальнего Востока, а через это — народного хозяйства страны, обеспечивая ее развитие и рост благосостояния населения.

Ключевые слова: западная и восточная парадигма России; БАМ; Сибирь; Дальний Восток; промышленное освоение; условия и перспективы развития страны и общества.

**THE DEVELOPMENT OF BAM AND ITS ZONE IS A PREREQUISITE
FOR RUSSIA'S SUCCESSFUL TURN TO THE EAST**

© Yuriy A. Zulyar

Doctor of History, Professor
Irkutsk State University
Russia, 664003, Irkutsk, K. Marx st., 1
uazulyar@yandex.ru

© Raksana Yu. Zulyar
Candidate of Political Science, Associate Professor
Irkutsk State University
Russia, 664003, Irkutsk, K. Marx st., 1
raksana-m@yandex.ru

The processes of formation of the Western paradigm among the Russian ruling class and the consequences of this orientation are considered. The reasons that led to the revision of this paradigm and the circumstances of its rejection in the Soviet period and since 2022 are determined. The processes and causes of the movement of Russian statehood to the East, the construction of the Trans-Siberian Railway, and then the BAM are shown. The creation of the northern railway bypass of Lake Baikal, connecting the center of the country with the Pacific Ocean, was laborious and extremely expensive if it did not become the center of a large-scale industrial zone, therefore the Soviet government planned its creation. However, Soviet power fell, BAM was built and began to be operated, but the industrial zone was not created. This made it unprofitable and expedient for further development. Changed since 2022 The political situation forces the country's leadership to expand and modernize the highway, but if it is only an autonomous communication for exporting raw materials abroad, its effectiveness will remain low. At the same time as the reconstruction of BAM, it is necessary to begin comprehensive and large-scale industrial development of its zone. In this case, the highway will be part of the industrial complex of the zone of Siberia and the Far East, and through this the national economy of the country, ensuring its development and the growth of the welfare of the population.

Keywords: western and eastern paradigm of Russia; Baikal-Amur Mainline; Siberia; Far East; industrial development; conditions and prospects for the development of the country and society.

С начала IX в. формирующаяся российская цивилизация избрала для себя в качестве основного европейский (западный) вектор исторического развития. Выбор этот был закономерен, так как там развивался перспективный центр мирового развития и его культурная жизнь определялась родной для России христианской парадигмой. В ответ на это западнцентристское влечение Европа отвечала регулярными военными нашествиями, а начиная с XIX в. они происходили дважды за столетие. В настоящее время мы переживаем очередную агрессию коллективного Запада.

Вектор цивилизационного движения во внешней политике изменился с середины 1920-х гг., когда российский (советский) правящий класс осознал бесперспективность ожидания европейских революционных трансформаций и ощутил себя зоной грядущих мировых изменений, центром и координатором мировой социалистической цивилизации. Вектор активной внешней политики сместился на Восток и Юг, а Европа стала объектом конкуренции, а коллективный Запад превратился во врага, война с которым была неизбежна. Российское государство (Советский Союз) осознало себя самодостаточным субъектом мировой истории, возникла необходимость форсированного развития при опоре на собственные силы и ресурсы.

После победы СССР во Второй мировой войне ее правящий класс, руководствуясь губительной концепцией мировой социалистической революции, создал

две зоны: непосредственных союзников-сателлитов (мировая система социализма) и потенциальных союзников — страны социалистической ориентации и страны некапиталистического развития. Используя уникальные природные, географические и трудовые ресурсы, Россия смогла восстановить разрушенное войной хозяйство и стать второй по экономике и военному потенциалу державой мира. Однако бремя содержания двух зон влияния, требовавшее значительных средств [10], в совокупности с созданием современной экономики в других республиках Советского Союза (кроме Белоруссии) обусловило ее технологическое и потребительское отставание от ведущих стран коллективного Запада и определило буржуазную революцию 1990-х гг., разрушившую Российскую державу (СССР).

Результатом этих процессов стало частичное самоподчинение России коллективному Западу, существенное ограничение суверенитета и реальной субъектности в мировой политике. В той или иной степени тридцать последующих лет российский правящий класс позволял США и его союзникам проводить по отношению к себе неокOLONиальную политику. Эта политика могла привести к краху страны, ибо существование России как государства возможно и целесообразно лишь в формате суверенной и могущественной державы.

Постепенно (2007, 2008, 2014 гг.) патриотически настроенная часть российского правящего класса, объединившись вокруг В. В. Путина, осознала неизбежность перехода на курс суверенизации страны. Западные элиты, поняв опасность для себя, этого курса, справедливо обозначив его как «путинизм» [8], приступили к удушению России и раздроблению ее на десятки квазигосударств, по образу и подобию бывших советских республик.

В начале 2022 г. противостояние России и ее союзников и коллективного запада переросло из «холодной» стадии в военное противостояние. Против России была развернута все расширяющаяся и углубляющаяся гибридная (тотальная) война. Анализ двух лет ее ведения показывает, что коллективный Запад не имеет безусловного преимущества, а Россия смогла выработать и успешно реализует курс суверенного развития. При этом возможно предположить радикальное изменение цивилизационной парадигмы правящего класса страны [4]. Имеется ввиду переориентация российской государственности с преимущественно западного вектора развития на преимущественно восточный (азиатский).

Восточная ориентация российской государственности имела место быть во времена СССР, но можно ли говорить о сегодняшних процессах как о возвращении к советской внешней политике и государственной идеологии? Оснований представлять текущее состояние этих процессов в таком виде сегодня нет. Советский Союз подходил к этим явлениям с глобалистских позиций, так как создавал новую конфигурацию мира вокруг себя. Современная концепция мироустройства руководства России определяется как парадигма суверенности всех государств, а не только коллективного Запада [4]. Российская Федерация не обладает ресурсами СССР, поэтому она рассчитывает на создание коалиции ведущих государств незападного мира, и прежде всего азиатских.

Наши реальные и потенциальные союзники находятся в Азии, фигурально выражаясь, — на Востоке. Но для того чтобы Азия (Восток) восприняла Россию в качестве своей хотя бы союзницы, РФ должна всерьез осознать себя не только Европой (Западом), но и Азией, а значит Востоком.

Следовательно, на данном цивилизационном витке России необходимо реально изменить курс, перенаправить его и обеспечить поворот на Восток [11]. Причем не только во внешней политике, но и внутренней. И этот поворот уже начался. Не затрагивая международный аспект проблемы, отметим, что во внутренней политике в повестку дня поставлена задача реиндустриализации Сибири и Дальнего Востока. Столетиями движение России на Восток понималось как движение в Сибирь, Китай, Монголию и Среднюю Азию. В сегодняшних реалиях внутреннее движение на Восток — это Сибирь и Дальний Восток.

Главные проблемы Сибири и Дальнего Востока — это не суровый климат, а гигантские расстояния и возрастающее безлюдье. И русские цари, и генеральные секретари понимали, что без надежной всепогодной связи сохранение этого региона в составе страны проблематично. Таким путем могла быть только железнодорожная магистраль. Но, учитывая сложность строительства, протяженность пути и обусловленную ими стоимость строительства, эти проекты требовали чрезвычайной политической решимости от руководства страны. И, действительно, на долгие годы они становились крупнейшими элементами внутренней политики и драйверами экономического развития страны. В частности, строительству Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб) — дороги между Челябинском и Владивостоком — предшествовали комплексные изыскания, проведенные в 1872–1874 гг., и само строительство в 1891–1916 гг. Но только в 2002 г. была завершена полная электрификация Транссиба, и в 2009 г. после открытия нового моста через Амур возле Хабаровска Транссиб стал полностью двухпутным. Однако его строительство (развитие) продолжается до сих пор.

Вместе с тем строительство одной магистрали, связывающей столицу страны с ее восточными границами, не смогло полностью решить проблему освоения этого огромного региона. Зато Транссиб показал, что вслед за всепогодной магистралью идет освоение ее зоны, создавая новые поселки и города, вовлекая в хозяйственный оборот природные богатства, ранее бывшие недосыгаемыми. В процессе разработки трассы Транссиба возникла идея северного обхода Байкала, но тогда предпочтение было отдано южному направлению.

Однако идея создания северного дублера Транссиба в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке не только не ушла, а с годами получала свое практическое развитие. В 1924 г. Совет труда и обороны СССР пришел к заключению о необходимости строительства параллельной Транссибу железнодорожной магистрали, проходящей в глубине страны (в качестве вспомогательного пути на случай войны с Японией, а также в целях обеспечения доступа к новым месторождениям полезных ископаемых) [5, с. 9].

В последующие годы в той или иной степени реализовывались частные и сопутствующие проекты, связанные с БАМом. Однако официально историю современной магистрали отсчитывают от 1974 г., когда 8 июля вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в соответствии с которым были выделены первые средства на строительство железной дороги. А 1 октября 1984 г. на ст. Куанда были торжественно уложены «золотые звенья» БАМа, и обе части дороги соединились в единое целое. Однако дорога еще не работала по своему назначению. 1 ноября 1989 г. были сданы в эксплуатацию последние 54 км дороги на Северо-

Муйском хребте, таким образом, весь 3000-километровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объеме пускового комплекса [6, с. 17].

Вместе с тем это еще не было завершением проекта, запущенного в 1974 г., и лишь в декабре 2003 г. на «брежневском» этапе БАМа была поставлена точка — строители закончили самый длинный в России и пятый по протяженности в мире тоннель — 15-километровый подземный участок, известный как Северомуйский тоннель. Но и это не стало завершением строительства магистрали, а вступило в новую фазу. От ответвления БАМа — линии Тында — Беркакит продолжается начатое в 1985 г. строительство на север Амуро-Якутской магистрали (АЯМ). В 2004 г. открыто движение от Алдана до Томмота, в апреле 2009 г. — участок до ст. Амга и далее на Якутск [6, с. 21].

Полная ясность о будущем БАМа наступила, когда президент РФ В. В. Путин в 2014 г., в день 40-летия принятия решения о строительстве магистрали, отметил, что он является очень нужным для страны проектом, который будет развиваться и дальше [7]. Но масштабы развития магистрали и ее зоны влияния стали понятны в 2022 г., после объявления коллективным Западом антироссийских санкций, означающих попытку организовать блокаду нашей страны. В этом году БАМ отмечает двойной юбилей: 100-летие принятия государственного решения о его создании и 50-летие начала его строительства.

Решение 2022 г. о начале цивилизационного поворота на Восток является государственным и политическим, что означает неизбежность и реальность этого поворота. С другой стороны, на примерах строительства Транссиба и БАМа мы отдаем себе отчет, насколько трудным, затратным и продолжительным будет этот поворот. А также и то, что без успешного и масштабного развития БАМа и его зоны он невозможен, поэтому целесообразно определить некоторые болевые точки этого процесса.

Дефицит квалифицированных работников. Эта проблема, встав перед страной в 1930 гг., не позволила построить его до войны. Оргнаборы позволили собрать лишь десятую часть от потребности. Тогда рабочих заменили заключенными Гулага, в 1970–1980-е — железнодорожными войсками и постоянными комсомольскими наборами. Какие варианты есть сейчас? Совокупное население Сибирского и Дальневосточного федеральных округов от уровня 1991 г. на начало 2023 г. сократилось практически на 16 % [3; 9; 12].

Из оставшихся жителей все желающие уже участвуют в идущих работах по расширению и качественному улучшению существующей трассы и других ведущихся железнодорожных строек. Гулага нет, а существующая сегодня российская пенитенциарная система малочисленна и не приспособлена для решения таких задач. Железнодорожные войска уже задействованы и очень востребованы в рамках СВО. Доступные мобильные трудовые ресурсы выбраны через систему вахтового набора. Государственное распределение выпускников вузов и ссузов отсутствует.

Несмотря на развитие строительной техники, ею управляют и ремонтируют люди. Какие возможны варианты? Прежде всего, возвращение к советской практике создания крупных всероссийских строительных управлений типа «Братскгэстроя» с широким кругом полномочий, в том числе набора иностранной рабочей силы. Целесообразно привлечение турецких строительных фирм, уже давно и успешно работающих на российском строительном рынке. Представляется резонным взаимодействие с руководством Северной Кореи, где имеется в достаточном

количестве квалифицированная рабочая сила. Возможно взаимодействие с китайскими строителями, у них намечается резкое сокращение фронта работ аналогичного типа. Лет через пять-семь возможно привлечение рабочей силы из Европы, где развитие закончилось. Иными словами, если БАМ советский строила вся страна, то БАМ перспективный — Евразия.

Говоря о перспективах БАМа, особенно в среднесрочном планировании, следует учитывать, что параллельно необходимо развивать зону освоения прилежащих к нему территорий. Это позволит в перспективе оправдать огромные средства, требующиеся для развития БАМа. Примером успешной реализации железнодорожного проекта является Транссиб. По всей Сибири до океана вдоль железнодорожной трассы идут промышленная, полупромышленная и агропромышленные зоны. Байкало-Амурская магистраль проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств районов, по которым пролегла дорога [5]. На пути БАМа изначально планировалось построить девять территориально-промышленных комплексов-гигантов (по другим данным — одиннадцать), но в итоге был построен только один — Южно-Якутский угольный комплекс, включающий Нерюнгринский угольный разрез [1]. Эти планы практически не реализованы.

Крах советской власти поставил крест на этих масштабных проектах, но сняты ли они с повестки дня? Не только не сняты, но в связи с «разворотом на Восток» вновь актуализированы. Но вновь возникают вопросы: кто будет их строить? И кто будет на них работать? В связи с этим мы опять попадаем в кольцо «проклятых» вопросов и парадоксов. Может ли Россия реально повернуться на Восток без освоения Сибири и Дальнего Востока? Нет. Можно ли их освоить без развития БАМа? Нет. Может ли БАМ быть рентабельным без промышленного освоения его зоны? Нет. Можно ли развить БАМ и освоить примыкающие к нему районы без привлечения большого количества иностранной рабочей силы и иностранного капитала? Нет. Есть у нас сегодня доступ к необходимым источникам финансирования и необходимому количеству квалифицированной рабочей силы? Нет.

Вместе с тем неверно думать, что сложилась тупиковая ситуация. Способы решения этих масштабных задач существуют, и они находятся в круге реальных возможностей руководства страны и бизнес-сообщества. Но, прежде всего, необходимо осознать, что это должен быть комплексный долговременный мегапроект. Его реализация должна представлять отдельный государственный мегапроект, включающий в себя задачи транспортного, экономического и социального развития. Сделать его зоной льготного налогообложения. Для его реализации целесообразно создание в правительстве специализированного органа, занимающегося исключительно этим мегапроектом, имеющего прямое подчинение председателю правительства или его первому заместителю.

Первым элементом стратегии должна стать программа государственно-частного финансирования, для ее наполнения следует подключить к ее реализации регионы-доноры на основании их долговременного интереса. Представляется целесообразным выпуск государственных облигаций для частных лиц под процент выше уровня банковского депозита. Ответственность за организацию финансирования и его исполнением возложить на Центробанк. Для контроля за целевым использованием выделяемых средств создать специализированную межрегиональную прокуратуру зоны БАМа.

В целях устранения острого дефицита ИТР в зоне магистрали выделить в вузах и ссузах, обеспечивающих надлежащий уровень подготовки, значимое количество целевых мест, предусматривающих обязательное распределение выпускников в данную зону с условием обязательной отработки не менее трех лет. Создать в системе руководства РАН специализированный орган, ориентирующий академические институты и центры вузовской науки на научное обеспечение процесса освоения зоны БАМа, координирующий их деятельности и обеспечивающий практику внедрения научных и технологических достижений в реальное производство.

Законодательно-нормативным путем целесообразно установить на БАМе и в зоне его освоения особый порядок привлечения рабочей силы и ее использования из регионов России и зарубежных стран, предусматривающий въезд и размещение специалистов соответствующего профиля и квалификации. Проводить работу по привлечению демобилизованных срочной службы и уволенных по выслуге лет офицеров и прапорщиков из рядов Российской армии для работы в этой зоне с созданием условий для обучения по востребованным специальностям. Исходя из факта невозможности обеспечить за счет собственного населения работниками зону БАМа и огромной емкости региона для работы и проживания, можно рассмотреть возможность организации международного (глобального) набора рабочей силы.

Многообразные проекты и программы развития БАМа упираются в астрономические суммы его построения и обслуживания в двухпутном электрифицированном исполнении, которые неподъемны для страны в ближайшей перспективе. Это нерешаемая задача, если вокруг него не будет создана мощная промышленная зона с глубокой переработкой сырья и высокой степенью механизации и автоматизации на базе ИИ [2].

Таким образом, развитие БАМа и его зоны является обязательным условием успешного поворота России на Восток. Сложности освоения огромного региона, находящегося в экстремальных природно-климатических условиях, в значительной мере компенсируются построенной и успешно функционирующей Байкало-Амурской магистралью. Стоящие перед страной задачи могут быть решены в результате политической воли правящего класса страны, а его деятельность в этом направлении станет локомотивом развития экономики Российской Федерации. Полный разворот этих работ может произойти только после победоносного завершения СВО, но они разворачиваются уже сейчас.

Литература

1. Андреева Т. Послесловие к подвигу, или О том, почему БАМ построили, а освоение региона так и не началось // Деловая Бурятия. Бизнес-центр (первоисточник: Транспорт России. 2009. № 31 (579) от 30 июля). URL: <https://web.archive.org/web/20160305042535/http://www.infobaikal.ru/news/s177/n22356/> (дата обращения: 17.03.2024).
2. Головшиков В., Огнев Д., Петрякова Е. Перспективы БАМа и Транссиба с учетом состояния регионов и развития угольной отрасли // Энергетическая политика. 2021. URL: <https://energypolicy.ru/perspektivy-bama-i-transsiba-s-uchetom-sostoyaniya-regionov-i-razvitiya-ugolnoj-otrasli/ugol/2021/14/24/?ysclid=ltuy2j82uv> (дата обращения: 17.03.2024).
3. Дальневосточный федеральный округ. URL: <https://fortun.ru/dalnevostochnyi-fo-dalnevostochnyi-federalnyi-okrug.html> (дата обращения: 17.03.2024).

4. Дугин А. Г. «Россия больше не Запад вообще»: Александр Дугин об итогах года СВО // Бизнес Online. URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/584577?ysclid=ltzplxi4s760946974> (дата обращения: 17.03.2024).
5. Западный участок БАМа: прошлое, настоящее и будущее: очерки истории, географии, культуры: к 50-летию Байкало-Амурской магистрали / научный редактор Ю. А. Зуляр. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2023. 367 с.
6. Зуляр Ю. А. Долгая история железной дороги, устремленной в будущее // Западный участок БАМА: прошлое, настоящее и будущее: очерки истории, географии, культуры: к 50-летию Байкало-Амурской магистрали: коллективная монография. Иркутск: Изд-во Иркут. гос. ун-та, 2023. С. 6–28. EDN PRZZJY.
7. Латухина К. Путин: БАМ-2 закрепит за РФ статус мощной транспортной державы // Российская газета. 2014. 9 июля.
8. Милошевич З. «Путинизм» – современная идеология Российской Федерации // Вестник Череповецкого государственного университета. 2009. № 1. С. 49–54.
9. Население регионов России 2023: численность, крупные регионы России и федеральные округа // statdata.ru. URL: https://www.statdata.ru/largest_regions_russia (дата обращения: 17.03.2024).
10. Осипов М. Во сколько обходилась Советскому Союзу поддержка дружественных стран. URL: <https://www.sb.by/articles/chervontsy-na-vsemirnuyu-diktaturu-proletariata.html?ysclid=ltl585dzd4255208184> (дата обращения: 17.03.2024).
11. Торкунов А. В., Стрельцов Д. В. Российская политика поворота на Восток: проблемы и риски // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67, № 4. С. 5–16.
12. Численность населения. URL: <https://russia.duck.consulting/maps/31/1991> (дата обращения: 17.03.2024).

УДК 332.1; 332.48; 656.2, 656.7

БАМ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ВОСТОКА РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

© **Волосов Евгений Николаевич**

доктор исторических наук, декан факультета сервиса на транспорте,
Иркутский филиал Московского государственного технического
университета гражданской авиации
Россия, 664074, г. Иркутск, ул. Коммунаров, 3
volosov@rambler.ru

В статье рассматривается перевозочный потенциал БАМа, связанный с сырьевым экспортом из России. Указываются и объясняются риски безоглядного «поворота на Восток». Предлагается активнее использовать рекреационные ресурсы зоны Байкало-Амурской магистрали, позволяющие получить мультипликативные эффекты в экономике и социальной сфере.

Ключевые слова: БАМ; транспортные коридоры; транспортная хорда; транспортный хаб; транспортная инфраструктура; экспортный потенциал; рекреационный потенциал.

BAM IN THE SYSTEM OF TRANSPORT CORRIDORS OF EASTERN RUSSIA:
PROBLEMS AND PROSPECTS

© Evgeniy Nikolaevich Volosov
Doctor of History, Dean of the Faculty of Transport Services
Irkutsk branch of Moscow State Technical University of Civil Aviation
Russia, 664074, Irkutsk, Kommunarov st., 3
volosov@rambler.ru

The article examines the transportation potential of the BAM associated with raw material exports from Russia. The risks of a reckless “turn to the East” are indicated and explained. It is proposed to more actively use the recreational resources of the Baikal-Amur Mainline zone, which will allow obtaining multiplier effects in the economy and social sphere.

Keywords: BAM; transport corridors; transport chord; transport hub; transport infrastructure; export potential; recreational potential.

Вся история БАМа прекрасно представлена в научных трудах, художественных произведениях, документальных и художественных фильмах, песнях, мемуарах. Оценки его проектирования, строительства и эксплуатации за последние 30 лет претерпели множество изменений: от самых восторженных до уничижительных. Но историческая, геополитическая и экономическая справедливость и целесообразность берут свое — магистраль оказалась востребована на всем протяжении.

Дореволюционная и советская геология открыла вдоль линии БАМа сотни месторождений полезных ископаемых, востребованных современной экономикой и остающихся перспективными даже в постиндустриальную эпоху. Среди наиболее богатых и перспективных: медная и железная руда, полиметаллы, уголь, нефть, газ. Территория вдоль БАМа богата лесными ресурсами.

По замыслам Госплана СССР следом за строительством магистрали должно было последовать комплексное развитие прибамовской территории. Распад СССР положил начало деструктивным процессам не только в социально-политической жизни страны, но и в экономике. БАМу не повезло особенно. Экономический кризис в стране пришелся на время первого этапа становления «бамовской» экономики и социально-бытовой инфраструктуры. Ни железная дорога, ни создающиеся вокруг нее производственные объекты не имели никакого запаса прочности и оказались беззащитны перед лицом рыночной агрессии.

Однако с начала 2000-х гг. по мере роста экономики намечаются позитивные процессы как на самом БАМе, так в пределах его хозяйственной зоны. Особую роль в оживлении движения на БАМе сыграл пуск в 2003 г. Северомуйского тоннеля, значительно увеличившего пропускную способность дороги через горный участок. После начала его эксплуатации поезда стали проходить горный участок вместо двух часов за 25 минут. В 2000-х г. по БАМу в сутки проходило четыре грузовых состава и два пассажирских, после 2010 г. выросло в несколько раз. Стоит отдать должное руководству железных дорог России Н. Аксененко и Г. Фа-

дееву, которые, несмотря на громадное давление либералов, доказали возможность сохранения БАМа как важнейшего транспортного коридора Россия — Восток.

Дискуссии о необходимости дороги отпали сами собой. Поэтому после многочисленных дифирамбов о возрождении БАМа актуальными становятся дискуссии об его реальном будущем в перспективе до 25–30 лет.

Подготовка к созданию полноценной двухпутной альтернативы Транссибу началась еще в 2010-е гг. Они, прежде всего, связаны с «расшивкой» узких мест, строительством вторых путей Байкальского и Северо-Муйского тоннелей, развитием Восточного дивизиона РЖД и попытками диверсифицировать хозяйственное освоение зоны БАМа.

В настоящее время БАМ является второй грузовой артерией перевозок по маршруту: Восточная Сибирь — Тихий океан, фактически начиная на станции Тайшет в Иркутской области и заканчивая в порту Ванино в Хабаровском крае.

В советское время на официальном уровне постоянно обсуждались вопросы освоения месторождений природных ресурсов, которые после окончания строительства БАМа окажутся в зоне постоянной транспортной доступности.

Таблица 1

Полезные ископаемые в зоне хозяйствования БАМа

№	Регион	Вид полезного ископаемого
1	Иркутская область	Газ, нефть, лес, уголь, железная руда, золото
2	Республика Бурятия	Полиметаллические руды
3	Забайкальский край	Медная руда, уголь, железная руда, апатиты, полиметаллические руды
4	Республика Саха (Якутия)	Железная руда, каменный уголь, апатиты, газ
5	Амурская область	Апатиты, железная руда
6	Хабаровский край	Газ, нефть, уголь

Анализ таблицы 1 свидетельствует о высоком экспортном потенциале восточных территорий, а также о возможности использовать непосредственно на производственных предприятиях России. Основные потоки сырьевых грузов приходятся на трубопроводный и железнодорожный транспорт. Каждый из них имеет свои преимущества и недостатки.

Достоинства трубопроводного транспорта: непрерывная работа, высокая пропускная способность, минимальные потери при транспортировке, стабильная работа в разных климатических зонах, относительная простота строительства инфраструктуры трубопроводного транспорта, более высокий уровень производительности труда в сравнении с другими видами транспорта.

Но у трубопроводов есть и существенные недостатки, наглядно продемонстрированные в условиях специальной военной операции и жестких международных санкций. В условиях ограничения или полной остановки спроса на сырье поставки углеводородов невозможно развернуть на альтернативные направления. Осо-

бенно это касается природного газа. То есть после радикального сокращения поставок трубопроводного газа в Европу перевести выпадающие объемы на другие мощности оказалось очень сложно.

В рыночной экономике хорошо известен термин «диктат поставщика». То есть поставщик фактически имеет гораздо больше возможностей, нежели потребитель, определять цены на поставляемую продукцию и в дихотомии «спрос — предложение» ведущую роль играет именно он. Однако с трубопроводами, особенно межгосударственными, ситуация может разворачиваться в иную сторону. Например, потребитель отказывается от приема газа или нефти, мотивируя отказ высокой ценой продукции. Перенаправить же поток по другим направлениям не всегда представляется возможным. Классическим примером такой ситуации является проходящий по территории Украины газопровод Уренгой — Помары — Ужгород и газопровод «Сила Сибири — 1», где свои условия пытаются диктовать наши китайские партнеры.

Преимуществом железнодорожного транспорта при перевозке сырьевых ресурсов является более высокая мобильность и возможность диверсификации транспортных потоков и поставок. При перевозке сырьевых грузов до российских портов или к сухопутным границам страны экономическая эффективность транспортных услуг тоже оставляет желать лучшего из-за холостого пробега в обратную сторону к местам очередной загрузки сырьем. Тем не менее она все же выше в случае глобальных форс-мажоров, случившихся на магистральных газопроводах России в 2022–2023 гг.

Признавая ключевую роль Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в стратегии «поворота на Восток», следует отметить необходимость взвешенной политики в отношении эффективности использования государственных средств на модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры в восточных районах страны.

На первом этапе в 2013–2018 гг. расширение Восточного полигона РЖД, включавшее объекты как на Транссибе, так и на БАМе, обошлось в более чем 520 млрд рублей. За счет освоения этих средств удалось увеличить пропускную способность Транссиба и БАМа до 144 млн т в год. Второй этап (2018–2024 гг.) предусматривал увеличение объема перевозок до 180 млн т и оценивался в 1,1 трлн рублей. На третьем этапе до 2032 г. провозные мощности должны увеличиться до 270 млн т [1].

И вот тут возникает вопрос: насколько оправданы растущие аппетиты топ-менеджмента РЖД и их правительственного лобби. Львиную долю сырьевого экспорта, проходящего по БАМу, составляет уголь Кузбасса, Южной Якутии, Севера Хабаровского края в лице Эльгинского месторождения.

Развитие Восточного полигона подразумевает увеличение пропускной способности со 180 млн т до 255 млн т к 2030 г. На первой стадии предполагает увеличение возможности транспортировки грузов на участке от Улака до порта Ванино в Хабаровском крае, в том числе под вывоз угля с Эльгинского месторождения. По итогам прошлого года пропускная способность Транссиба и Байкало-Амурской магистрали составила 158 млн т, было перевезено 148,8 млн т грузов.

Одним из главных постулатов необходимости строительства Байкало-Амурской магистрали являлась необходимость разработки многочисленных и богатых природных ресурсов севернее и южнее БАМа. Если следовать по БАМу с запада

на восток, то можно выделить несколько веток от основной хорды, позволяющих начать освоение богатейших запасов полезных ископаемых.

Первым из этих транспортных хабов стал участок железной дороги, сконцентрированный вокруг строящегося Братска и его градообразующих предприятий: Братского лесопромышленного комплекса, Братского алюминиевого завода, комплекса предприятий стройиндустрии треста Братскгэсстрой. Производство и развитие этих промышленных гигантов требовали соответствующего развития железнодорожной инфраструктуры. Поэтому в поселке Вихоревка создается мощное локомотивное депо, обслуживающее участок от станции Тайшет до станции Лена. Активно формируется двухпутная магистраль, грузовые площадки, сортировочные станции. Немаловажным фактором новой реальности стала организация мультимодальных перевозок, включающая железнодорожный, автомобильный и речной транспорт.

После строительства и пуска в эксплуатацию Братского транспортного хаба наступила очередь строительства транспортного узла на станции Коршуниха. Ее развитие связано с формированием погрузочной площадки для железной руды, добываемой на Коршуновском ГОК и отправляемой на металлургические заводы Кузбасса. До сегодняшнего времени станция играет важную роль в части обслуживания транзитного локомотивного и вагонного парка, а также приема и отправки грузового железорудного состава.

Первым элементом формирования классической хорды с примыкающими трассами стала дорога Хребтовая — Усть-Илимск, соединившая БАМ с молодым поселком (с 1978 г. — городом) Усть-Илимск. Более чем двухсоткилометровая трасса позволила организовать беспрепятственную перевозку лучшей в стране деловой древесины и продукции Усть-Илимского лесопромышленного комплекса в виде целлюлозы. С точки зрения освоения природных ресурсов средней части Восточной Сибирь данная ветка представляется очень перспективной в случае ее строительства на северо-запад и соединения со станцией Белый Яр на севере Томской области и формированием в перспективе Средне-Сибирской железной дороги.

Следующим потенциальным транспортным хабом должна была стать станция Таксимо. Она располагается в минимальной доступности от одного из главных золотодобывающих центров России — Бодайбинского золотоносного района (200 км). Однако имевшаяся транспортная схема доставки грузов до Бодайбо посредством ледовых дорог в зимнее время и речного «северного завоза» в судоходный период снижала актуальность строительства железнодорожной магистрали. Однако благодаря Бодайбо станция Таксимо имеет хорошие перспективы стать важным грузовым хабом круглогодичной поставки стройматериалов, техники, продовольствия в северо-восточные районы Иркутской области.

Следующий транспортно-промышленный хаб на трассе БАМа — это район станции Новая Чара, откуда на юг построена ветка до одного из богатейших месторождений меди в мире — Удоканского (26 млн т).

Эксплуатация этой ветки на первом этапе развития месторождения составит 627 тыс. т в год. В числе отправляемых грузов: сульфидный медный концентрат, катодная медь (223 тыс. т в год). Основные виды грузов, поставляемых на площадку горно-металлургического комбината, — уголь, сера, дизельное топливо, стальные мелющие шары, известь и аммиачная селитра [3].

В социально-экономическое развитие Забайкальского края акционеры горно-металлургической компании «Удокан» вложили свыше 2 млрд рублей. Эти средства инвестированы в сферы образования, здравоохранения, спорта, культуры. Особое внимание уделяется сохранению и развитию природных охраняемых территорий, в частности, национальному парку «Кодар».

Для развития талантливых детей предприятие поддерживает учреждения дополнительного образования, участвует в подготовке молодых специалистов, оказывает помощь детям с ограниченными возможностями здоровья, поддерживает важные для региона мероприятия социально-культурной направленности [5]. Таким образом, ГК «Удокан» становится очень важным драйвером развития центральной зоны БАМа с очень интересными перспективами мультипликативных эффектов.

Номинальной столицей БАМа является город Тында, лежащий на пересечении Байкало-Амурской и Амуро-Якутской железнодорожных магистралей. До недавнего времени станция являлась местом переправки южно-якутских высокоэнергетических углей из Южной Якутии на БАМ с целью их доставки в восточные порты страны. Из более чем 400 миллионов импортируемого Китаем угля четвертая часть имеет российское происхождение. После запуска в постоянную эксплуатацию Амуро-Якутской железной дороги у Тынды как ключевой станции, располагающейся на пересечении двух дорог, появился шанс стать железнодорожной столицей Востока России, местом перевалки сырьевых и промышленных грузов, следующих в различных направлениях. Это 1775–2130 вагонов в сутки [8]. Значительная часть грузов в направлении центральной Якутии, ее столицы г. Якутска, после окончания АЯМа также была переориентирована с завоза Ленским (речным) путем из порта Осетрово на доставку железной дорогой до станции Нижний Бестях. Эти грузы также пошли через ст. Тында.

В трехстах километрах восточнее Тынды располагается еще одно знаковое место БАМа — разъезд Улак — транспортный узел, к которому с северо-востока подходит первая в истории БАМа частная железная дорога протяженностью 321 км, построенная с 2008 по 2018 г. для перевозки с Эльгинского месторождения высокоэнергетических коксующихся углей. Строительство частной железной дороги от Эльгинского месторождения в Якутии до Охотского моря (Эльга — Чумикан) и создание нового порта для экспорта угля оценили в 97 млрд рублей [9].

Восточная часть БАМа от г. Комсомольска-на-Амуре была построена еще в довоенный период. По большому счету это другая, хотя и очень актуальная история, связанная с формированием Восточного дивизиона РЖД, интегрирующего мощности как Транссибирской, так и Байкало-Амурской магистралей.

Оптимистичное будущее БАМа в ближайшие два десятка лет сомнений не вызывает. Развитая железнодорожная сеть вкупе с высокоэффективными портами Дальнего Востока делают эту мультимодальную структуру доминирующим субъектом экспорта на востоке страны.

О его значении в рамках стратегического «поворота на Восток» неоднократно заявляли лидеры государства. Президент России В. В. Путин, выступая на торжественном мероприятии, посвященном празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали, отметил, что на рубеже столетий БАМ помог открыть для российской экономики рынка АТР, обеспечил надежный транзитный маршрут для всей Евразии, в единой связке с Транссибом стал по-настоящему

стратегическим транспортным коридором не только национального, но и глобального значения.

В текущем году провозная способность магистрали составит почти 42 млн т. За последние 12 лет она выросла в три раза, и объем грузовых перевозок по БАМу продолжает расти [6].

Однако настораживает тот факт, что руководство страны, его коллеги в регионах оценивают значимость БАМа с точки зрения важнейшего транспортного коридора, где ведущую роль играют перевозки полезных ископаемых к тихоокеанским портам страны и далее на экспорт.

От практически полного забвения до неиссякаемого оптимизма и восторга в отношении БАМа со стороны высокопоставленных чиновников не позволяют дать взвешенную оценку перспектив магистрали и зоны ее хозяйственного освоения. Бесконечные поезда с углем, идущие в Китай, Индию, Юго-Восточную Азию, могут иссякнуть. Мы видим, что в мире все большую популярность приобретает «низкоуглеродная повестка» (программа Китая). По планам китайского правительства к 2030 г. доля угля в энергогенерации снизится с 59 до 49 %, а к 2060 г. вообще до 12 %. Соответственно, масштаб возобновляемых источников электроэнергии (солнце, ветер, вода) увеличится с 14 до 21 % в 2030 г. и 61% в 2060 г. [7].

Второй источник доходов БАМа — перевозка экспорта леса, пиломатериалов и целлюлозы — также не будет носить глубокий временной характер, выходящий за рамки двух-трех десятилетий. Еще более ограничены поставки железнодорожным транспортом нефти и нефтепродуктов. Трубопроводные системы в разы производительнее, безопаснее и экономически эффективнее. Контейнерные перевозки, играющие важную роль в структуре доходов Транссибирской магистрали, для БАМа в долгосрочной перспективе будут играть вторичную роль по причине отдаленности от сухопутной границы с КНР и отсутствием портов для перевалки контейнеров.

Совсем неслучайно в ранее упомянутой речи президента России говорилось о необходимости развития социально-бытовой сферы бамовских городов и поселков, обустройства комфортной среды для жизни и работы. И обратив серьезное внимание на эту сферу, страна может получить очень неплохой социально-экономический эффект от других отраслей, развитие которых до недавнего времени было не очень актуальным.

И здесь на первый план выходит рекреационный потенциал «прибамовской» территории. Оценивая его возможности, можно с уверенностью утверждать, что при правильном, стратегически рассчитанном подходе, создании условий для развития частно-государственного партнерства БАМ может стать территорией хорошо развитого многофункционального туризма. Этому способствует ряд объективных факторов. Например, наличие большого количества термальных источников по всей линии магистрали, имеющих большое количество показаний лечебного характера. В Иркутской области это Мунокское месторождение минеральных вод (урочище Талая, Казачинско-Ленский район). Уникальные источники минеральных вод и лечебных грязей, наличие в воде органических веществ, собственных минеральной воде курорта Трускавец, способствуют лечению и профилактике заболеваний почек, печени, обмена веществ и болезней органов зрения. Других аналогичных источников, кроме р. Талой, на территории России пока не

найден. На Земле всего три таких источника: в ЮАР (Африка), на Украине и в России.

На севере Бурятии близ магистрали располагается целая россыпь термальных источников: Гоуджекит, Дзелинда, Хакусы, Сартинский, Туриканский и Ангараган-Сартинский. Основные медицинские показания: лечение болезней опорно-двигательного аппарата, нервной системы, кожных и гинекологических проблем [2].

На севере Забайкальского края вдоль линии БАМа разведана Байкало-Чарская гидроминеральная область, включающая азотные, углекислые и метановые термальные воды. Источники содержат большое количество минеральных веществ: хлор, сульфат натрия, гидрокарбонат натрия, магния, железо. Наличие кремниевой кислоты и небольшой жесткости воды увеличивает целебные качества. Ее водами можно лечить заболевания опорно-двигательного аппарата, периферической нервной системы, гинекологические и кожные заболевания [4].

Своеобразие рельефа местности, гидрологические и климатические особенности территорий вдоль Байкало-Амурской магистрали, наличие большого количества современных промышленных предприятий, поселений коренных народов Северо-Востока страны позволяют развивать несколько направлений туристической отрасли: горный, водный, промышленный, этнографический туризм.

Высокий рекреационный потенциал территории БАМа сочетается с достаточно хорошей транспортной доступностью. На всей линии железной дороги действуют аэропорты, позволяющие довольно быстро добраться до крупных городов Дальнего Востока, Сибири и Центральной России. Так, из аэропортов Братска, Нерюнгри (Чульман) можно улететь в Москву. Рейсы из аэропортов Нижнеангарска, Таксимо, Чара, Тынды, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань связывают бамовские города и поселки с Иркутском, Красноярском, Улан-Удэ, Читой, Якутском, Благовещенском, Хабаровском и Владивостоком.

Представляется, что помимо инвестиций в железнодорожное строительство, промышленные предприятия государство должно уделить особое внимание формированию туристической, рекреационной инфраструктуры.

Литература

1. В РЖД попросили направить 300 млрд из ФНБ на Восточный полигон // ИА «РБК». 11 июля 2023. URL: www.rbc.ru/business/11/07/2023/64ac1e889a7947786cbdbeb (дата обращения: 15.04.2024).
2. Источники Муйского района // Туристический информационный центр «Байкал». URL: www.baikaltravel.ru/places/istochniki-mujского-rajona (дата обращения: 13.04.2024).
3. К Удоканскому месторождению подведут железную дорогу // ФАУ «Главное управление государственной экспертизы». URL: www.gge.ru/press-center/news/k-udokanskomu-mestorozhdeniyu-podvedut-zheleznuu-u-dorogu/ (дата обращения: 21.04.2024).
4. Материалы комплексного экологического обследования национального парка «Кодар». URL: www.npkodar.ru/media/Kodar_obosnovanie.pdf (дата обращения: 12.04.2024).
5. Новости Удоканского месторождения меди и ГМК «Удокан»: На старт, внимание // ИА «Глобус: геология и бизнес». URL: www.vnedra.ru/glavnaya-tema/gmk-udokan-na-start-vnimanie-22292/ (дата обращения: 27.04.2024).
6. Сайт Президента России. URL: www.kremlin.ru/events/president/news/73928 (дата обращения: 24.04.2024).
7. Сергеев С. Китай: как победить грязный уголь // ИА «Монроклъ». URL: www.monocle.ru/monocle/2024/08/kitay-kak-pobedit-gryazniy-ugol/ (дата обращения: 10.04.2024).

8. «Сердце БАМа» бьется в ритме сети // ИА «Гудок». URL: www.gudok.ru/newspaper/?ID=1619782 (дата обращения: 12.04.2024).

9. Создание частной ветки БАМа оценили в 97 млрд рублей // ИА «РБК». URL: www.rbc.ru/business/24/08/2021/6123aed79a794770585f50e0?ysclid=lvcbxhrzgb196770228 (дата обращения: 20.04.2024).

УДК 338.1, 656.2, 330.44

ТРАНСПОРТНЫЕ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЗАГРУЗКУ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА*

© Тарасова Ольга Владиславовна

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник,
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Лаврентьева, 17
tarasova.o.vl@gmail.com

© Валиева Ольга Владимировна

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник,
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Лаврентьева, 17
o_valieva@mail.ru

© Горюшкина Екатерина Алексеевна

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник,
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Лаврентьева, 17
e.goryushkina@mail.ru

В исследовании ставилась задача оценить степень загруженности Восточного полигона в связи с переориентацией основной части грузов с западного направления на восточное с учетом тех институциональных ограничений, которые были приняты во Временных правилах и фактически привели к ручному согласованию интересов перевозчиков. Временные правила перевозки грузов отдали приоритет стратегическим грузам, в числе которых оказался и каменный уголь, доля которого в железнодорожных перевозках доходит до 60 %. В результате смены экспортных направлений Восточный полигон в 2022–2023 гг. оказался занят составами с углем, что серьезно препятствовало вывозу грузов из регионов Сибири и Дальнего Востока. В исследовании приводятся результаты модельных расчетов по прогнозированию развития экономик СФО, ДФО и страны в целом на период до 2028 г. в различных вариантах внешнеторговых ограничений, построены сценарии

* Исследование выполнено по плану НИР ИЭОПП СО РАН, проект «Инструменты, технологии и результаты анализа, моделирования и прогнозирования пространственного развития социально-экономической системы России и ее отдельных территорий», № 0260-2021-0007.

развития грузоперевозок и осуществлены прогнозные расчеты налоговых поступлений в бюджетную систему РФ.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; грузоперевозки; ОМММ; межотраслевые связи; экономические эффекты; институциональные ограничения; региональные транспортные ограничения.

TRANSPORT INSTITUTIONAL CONSTRAINTS AND THEIR IMPACT ON THE LOADING OF THE EASTERN POLYGON

© Olga V. Tarasova

Candidate of Economic Sciences, leading researcher
Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences
Russia, 630090, Novosibirsk, Lavrentieva Ave., 17
tarasova.o.v1@gmail.com

© Olga V. Valieva

Candidate of Economic Sciences, senior researcher
Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences
Russia, 630090, Novosibirsk, Lavrentieva Ave., 17
o_valieva@mail.ru

© Ekaterina A. Goruyshkina

Candidate of Economic Sciences, senior researcher
Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch
of the Russian Academy of Sciences
Russia, 630090, Novosibirsk, Lavrentieva Ave., 17
e.goruyshkina@mail.ru

The research aimed to assess the degree of congestion of the Landfill due to the reorientation of the main part of the cargo from the Western direction to the Eastern one, taking into account those institutional restrictions that were adopted in the Provisional Rules and actually led to manual coordination of the interests of carriers. The temporary rules for the transportation of goods gave priority to strategic cargoes, including coal, whose share in rail transportation reaches 60 %. As a result of the change of export directions, the Eastern Polygon 2022–2023 it turned out to be occupied by coal trains, which seriously hindered the export of goods from the regions of Siberia and the Far East. The study presents the results of model calculations for forecasting the development of the economies of the Siberian Federal District, the Far Eastern Federal District and the country as a whole for the period up to 2028 in various variants of foreign trade restrictions, scenarios for the development of cargo transportation are constructed and forecast calculations of tax revenues to the budget system of the Russian Federation are carried out.

Keywords: railway transport; freight transportation; ОМММ; intersectoral relations; economic effects; institutional constraints; regional transport restrictions.

Развитие Восточного полигона. Развитие транспортной отрасли имеет огромное значение для экономики страны. Строительство новых участков железных дорог Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей (Транссиб)

позволит увеличить пропускную способность Восточного полигона с 255 млн до 270 млн т [18].

Планы по развитию Восточного полигона и расширения БАМа включают строительство моста через Амур и трех тоннелей (второго Северомуйского, второго Кодарского и Кузнецовского). Проекты расширят мощности трех участков: «Лена Восточная — Таксимо», «Таксимо — Новая Чара», а на участке «Комсомольск-Сортировочный — Ванино» будет возведен мост и новый тоннель [4], к концу 2024 г. будет окончательно введен в строй Дуссе-Алинский тоннель в Хабаровском крае, что позволит увеличить пропускную способность участка до 20–22 пар в сутки [20].

На Трансибе расширяется Хабаровский железнодорожный узел и в ускоренном темпе ведутся работы в рамках проекта «Транссиб за 7 дней», пропускная способность на этом участке в результате реализации проекта на станциях Хабаровск-1 и Хабаровск-2 должна увеличиться с 113 до 154 пар в сутки [11]. Ведется строительство тоннелей на участке Шкотово — Смоляниново и строительство второго пути на перегоне Эльдиган — Тудур линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань Дальневосточной дороги [7; 8].

Крупнейшие железнодорожные операторы перевозок группа FESCO и компания «Трансконтейнер» развивают собственные транспортно-логистические проекты, направленные на увеличение грузооборота со странами АТР, а также на расширение внутренних перевозок [9].

Однако основная часть этих проектов не решает текущих задач дефицита пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, низкой мощности пропускных пунктов, технической оснащенности, бесперебойной подачи подвижных составов и локомотивов, состояние железнодорожного полотна и пр. Это крупные инвестиционно емкие, стратегически важные и технологически сложные проекты решают долгосрочные задачи выхода отечественных экспортеров на рынки АТР и не смогут в короткие сроки решить проблемы с транспортными инфраструктурными ограничениями.

В результате транспортных дисбалансов всего восточного направления загрузка Западносибирской железной дороги (ЗСЖД) в конце 2023 г. превышала 100 %, фактически все узловые станции, развязки, перегоны и пункты перевалки работали на грани технологических срывов. Модернизация ЗСЖД как части Восточного полигона могла бы частично решить проблему пропускной и провозной способности железнодорожной инфраструктуры, поскольку ЗСЖД — это единственное связующее звено между Европейской и Восточной частями страны.

В 2023 г. в восточном направлении был достигнут рекорд по перевозке грузов в 280 млн т, провозная способность достигла 173 млн т, планируется, что к концу года она достигнет 180 млн т [13]. Только в Китай объем перевозок в 2023 г. увеличился на 36 % т и достиг 161 млн т [2]. В 2024 г. ожидается рост железнодорожных перевозок на 2 %, но проблемы с предельной загрузкой транспортной инфраструктуры, качеством железнодорожного полотна и дефицитом тягового подвижного состава будут играть решающую роль [6]. Дефицит провозной способности на текущий момент оценивается в 95 млн т, ожидается, что к 2025–2027 гг. он достигнет 187 млн т [22]. И если не начать решать срочные задачи технологической модернизации, строительства «последней мили» железнодорожных путей к портовой инфраструктуре (к портам Приморья — Ванино и Советской Гавани) и

новых транспортных развязок и коридоров, государственной поддержки экспортеров и транспортной отрасли, то задачи устойчивого долгосрочного экономического роста и развития могут быть не решены.

Институциональные ограничения. Если рассматривать влияние транспортных институциональных ограничений, утвержденных решением правления ОАО «РЖД» [3] и введенных в 2022 г., то необходимо отметить следующее. Важность транспортировки стратегических грузов должна оставаться в приоритете, это позволяет сохранять целостность и безопасность географических, политических и экономических границ страны. Однако системные игнорирования запросов отечественных производителей и экспортеров не из стратегических отраслей ставят на грань выживания регионы, доступ которых к железнодорожным перевозкам фактически заблокирован. Временные правила оговариваются семью уровнями очередности перевозок грузов и приоритет отдается грузам стратегического назначения, к которым относится и уголь в том числе. Почему уголь? Доля перевозки каменного угля железнодорожным транспортом составляет около 30 %, в 2023 — 28,7 %. Закрепление неконкурентных неэффективных норм впоследствии может привести к «институциональным ловушкам», уже сейчас мы видим, как ряд заказчиков завышают объемы квот на будущие перевозки, чтобы сохранить за собой преимущественное право вывоза грузов с территорий. Это приводит к перераспределению грузовых потоков не на основании реального спроса, а на основании ошибочной информации, что ведет к неэффективному планированию текущих объемов перевозок, а в долгосрочной перспективе к стратегическим ошибкам при проектировании строительства и модернизации транспортно-логистической инфраструктуры.

На глобальных и внутренних рынках с течением времени происходят трансформация и смещение приоритетов в потреблении в результате изменения цен, адаптации к логистике и новым правилам, реализации строительства новых инфраструктурных транспортно-логистических проектов и международных транспортных коридоров. Как пример, переориентация перевозки угля с южного направления на северное. Экспорт угля через порт Усть-Луга, расположенный в Ленинградской области, вырос в 2023 г. на 19 %, или до 32,7 млн т, при этом через южные порты вывоз угля сократился на 27 % [14].

Новые транспортные коридоры становятся привлекательными в период высоких цен на энергоресурсы, благоприятная конъюнктура на внешних рынках и объемы перевозок позволяют компенсировать транспортные затраты и перенаправить грузопотоки с перегруженных участком на менее загруженные. И в этом роль государства видится как координатора и диспетчера, помогающего сбалансировать грузоперевозки в стране через создание механизмов компенсации выпадающих доходов и убытков, через формирование политики поддержки экспортных отраслей. При сохранении приоритетности вывоза грузов стратегического назначения необходимо на государственном уровне решать вопросы институционального обеспечения и государственной поддержки отраслей и регионов, связанных с большим объемом экспортных поставок и формирующих высокую добавленную стоимость в валовом национальном продукте. Но отрицательные внешние эффекты, возникающие в результате борьбы коалиций за приоритетность на рынках перевозок, приводят к росту общественных издержек и замедляют экономический рост.

Оценка влияния транспортных ограничений на экономику страны и регионов. Используя в расчетах оптимизационную межрегиональную межотраслевую модель (ОМММ-транспорт), разработанную в ИЭОПП СО РАН [10], мы попытались оценить масштаб влияния транспортных институциональных ограничений на макроэкономические показатели страны, отраслей и регионов, к таким показателям относились ВРП, объемы валовых выпусков по ключевым отраслям, конечное потребление, налоговые поступления в бюджеты регионов в разрезе двух округов — СФО и ДФО. В рамках оценки последствий переориентации форсированного экспорта угля с западного направления на восточное были осуществлены модельные расчеты по прогнозированию развития экономик СФО и ДФО и построены различные сценарии грузовых перевозок с учетом транспортных ограничений.

Оценка показала, что суммарные потери для экономики страны от форсированного экспорта угля за прогнозный период 2023–2028 гг. могут составить по конечному продукту — 246 млрд р., по валовому производству — 351 млрд р. Согласно расчетам снижения объемов перевозки угля на 5 млн т в разные годы может привести к дополнительному производству до 1,4 % (табл. 1).

Таблица 1

Дополнительное производство при отказе от форсированного экспорта угля, млрд р.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	За период
СФО	405,3	387,6	369,8	348,0	326,3	304,5	2141,5
ДФО	-42,3	-36,6	-30,9	-48,9	-67,0	-85,0	-310,7
РФ	216,6	128,9	41,1	14,6	-11,9	-38,4	350,9
Угольная отрасль Сибири	-53,9	-60,8	-67,7	-67,5	-67,3	-67,1	-384,3

Источник: расчеты авторов

Сокращение объема перевозок угля — это не только задача переориентации экономики региона на производство продукции с более высокой добавленной стоимостью и продукции более высоких переделов. Это задача государства по разработке механизмов поддержки отраслей и промышленности в целом при переходе на новые этапы технологической модернизации и создание стимулов и мер, направленных на высокотехнологичное развитие отраслей и регионов.

Поддержка угольной отрасли может осуществляться как на уровне отдельных компаний, так и на уровне регионов. Сам механизм субсидирования уже заложен в Бюджетном кодексе РФ статьей 78 [1] (для регионов) и Налоговым кодексом РФ ст. 251 (для компаний) [12].

Механизмы финансирования выпадающих доходов регионам и компаниям, а также компенсационные выплаты убытков или дополнительных затрат могут быть следующими.

Для регионов:

1. Компенсация выпадающих доходов в размере прямых потерь по аналогии с инвестиционным налоговым вычетом (ИНВ), при котором регионам возмещают потери от инвестиционного налогового вычета при стимулировании инвестиций [15];

2. Получение дотаций, субсидий и межбюджетных трансфертов на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации [17; 19] в рамках сокращения налоговых доходов угольной отрасли.

Для компаний:

Надо отметить, что сырьевые отрасли очень часто не включены в федеральные программы поддержки. Однако возможность формирования механизмов компенсации выпадающих доходов — это важная часть изменения структуры экономики как страны в целом, так и отдельных регионов. Разработку форм поддержки отдельных компаний из угольной отрасли возможно строить на примере уже существующих норм. К этим нормам можно отнести следующие направления:

1. Компенсация выпадающих доходов в результате сокращения объемов перевозок возможна через механизмы прямого государственного субсидирования, но с условием создания производств с высокой добавленной стоимостью (развитие углехимии, брикетирования и пр.), оптимизации перевозок и складирования.

2. Компенсация затрат на транспортировку промышленной продукции в результате переориентации перевозок каменного угля на другие направления (Северо-Запад) и получение субсидии на транспортировку продукции на экспорт [16].

3. Получение субсидий в рамках реализации федерального проекта «Поддержка региональных программ развития промышленности» государственной программы РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» [5]. Субсидирование затрат может быть по целому ряду направлений: на модернизацию, перевооружение и создание продукции с высокой добавленной стоимостью, экологизацию и вложения в развитие смежных отраслей.

4. Получение компенсаций за технологическую модернизацию и разработку продукции с высокой добавленной стоимостью возможно через участие в различных проектах институтов развития, в том числе через заключение специального инвестиционного контракта [21], получение промышленной ипотеки при участии в программе ФРП «Проекты развития» [23] и пр.

5. Необходимо ввести целый ряд норм, позволяющих стимулировать отечественные сырьевые энергетические компании, развивать освоение продукции более высоких переделов. Это должны быть нормы, предусматривающие полное освобождение от уплаты налогов на сумму объема инвестиций в строительство и освоение новых высокотехнологичных производств, налоговые каникулы на все сроки строительства, освобождение от ставок аренды земельных участков и пр.

Подобные меры позволят стимулировать развитие моноотраслевых регионов, избежать социальной напряженности, содействовать увеличению занятости и повышению доходов населения.

Литература

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 26.02.2024). Статья 78. Предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным (муниципальным) учреждениям), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/1b6959f23cc516d0e11ddc2e213ca2dca83560df/ (дата обращения: 20.04.2024).
2. В РЖД зафиксировали рекордный объем перевозок в сообщении с Китаем // РБК, 14.02.2024. URL: <https://www.rbc.ru/business/14/02/2024/65cc75509a79472e5f5f618a?from=copy> (дата обращения: 20.04.2024).
3. Временные правила определения очередности перевозок грузов (ред. от 04.05.2023) (приложение к протоколу заседания правления ОАО «РЖД» от 27.12.2022 № 102) (вместе с «Методикой формирования плана экспортных перевозок угольной продукции грузоотправителей (угольных компаний) в восточном направлении на предстоящий месяц и мониторинга его исполнения»). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_437432/ba1f63032e90533c2a12f98991a7c3f389f67548/ (дата обращения: 20.04.2024).
4. Газпромбанк, РЖД и «Бамтоннельстрой-Мост» подписали договор о реализации проектов по созданию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона // Ведомости, 11.09.2023. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/09/11/gazprombank-rzhd-i-bamtonnelstroj-most-podpisali-dogovor-o-realizatsii-proektov-po-sozdaniyu-zheleznodorozhnoi-infrastrukturi-vostochnogo-poligona (дата обращения: 20.04.2024).
5. Государственная программа «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». URL: <http://government.ru/rugovclassifier/862/events/> (дата обращения: 20.04.2024).
6. ГТЛК представляет обзор транспортного комплекса России по итогам 9 месяцев 2023 года // Ведомости, 28.11.2023. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/11/28/gtlk-predstavlyaet-obzor-transportnogo-kompleksa-rossii-po-itogam-9-mesyatsev-2023-goda (дата обращения: 20.04.2024).
7. Движение по тоннелям на участке Шкотово — Смоляниново ДВЖД начнется в декабре 2024 года. URL: <https://gudok.ru/news/?ID=1651036> (дата обращения: 20.04.2024).
8. К океану без барьеров. Дальневосточная дорога расширяет узкие места. URL: <https://gudok.ru/content/bam/1613433/> (дата обращения: 20.04.2024).
9. Медиарейтинг железнодорожных операторов за 2023 год // ИА РЖД. Партнер.ру, 19.02.2024. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/mediareyting-zhelezno-dorozhnykh-operatorov-2023-god/> (дата обращения: 20.04.2024).
10. Модели, анализ и прогнозирование пространственной экономики / ответственный редактор В. И. Суслов, научный редактор Ю. С. Ершов. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2022. 480 с.
11. На одном из самых грузонапряженных участков Транссиба открыли третий путь // РБК, 13.02.2024. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65cfa869a794765d565c689?from=copy> (дата обращения: 20.04.2024).
12. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 26.02.2024). НК РФ Статья 251. Доходы, не учитываемые при определении налоговой базы. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/850d11e08b0cb09a2318af00f2f0aff805d39c85/ (дата обращения: 20.04.2024).
13. Перевозка грузов по Восточному полигону достигла исторического максимума // РБК, 15.02.2024. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65cd6f8a9a7947e10c854282> (дата обращения: 20.04.2024).
14. Порт Усть-Луга в 2023 году серьезно нарастил перевалку угля // Ведомости, 26.02.2024. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/02/26/1022074-port-ust-luga-serезno-narastil-perevalku-uglya> (дата обращения: 20.04.2024).
15. Об утверждении методики распределения дотаций бюджетам субъектов Российской Федерации в целях частичной компенсации выпадающих доходов бюджетов субъектов Рос-

сийской Федерации от применения инвестиционного налогового вычета на 2021 год: постановление Правительства РФ от 12 июля 2021 г. № 1161. URL: <http://static.government.ru/media/files/L0Ag3ZA1P5j4c7St5MuhKtjYtCw3XAcu.pdf> (дата: обращения 20.04.2024).

16. О государственной поддержке российских организаций промышленности в целях компенсации затрат на транспортировку промышленной продукции: постановление Правительства РФ от 28 июля 2022 г. № 1347. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/404981401/> (дата обращения: 20.04.2024).

17. Об утверждении перечней субъектов Российской Федерации в соответствии с положениями пункта 5 статьи 130 Бюджетного кодекса Российской Федерации: приказ Минфина России от 13 ноября 2023 г. № 504. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407896785/> (дата обращения: 20.04.2024).

18. Пропускную способность Восточного полигона расширят до 270 млн т // РБК, 28.01.2024. URL: <https://www.rbc.ru/business/29/01/2024/65b7b35b9a79474bc4c3d2f2?from=copy> (дата обращения: 20.04.2024).

19. Распределение дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации на 2024 год и плановый период 2025 и 2026 годов. URL: https://minfin.gov.ru/ru/document?id_4=305653-raspredelenie_dotatsii_na_vyravnivanie_byudzhethoi_obespechennosti_subektov_rossiiskoi_federatsii_na_2024_god_i_planovyi_period_2025_i_2026_godov (дата обращения: 20.04.2024).

20. РЖД завершили проходку нового Дуссе-Алиньского тоннеля на БАМе // РБК, 21.02.2024. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/65d598819a79474853298f79?from=copy> (дата обращения: 20.04.2024).

21. Специальный инвестиционный контракт (СПИК 2.0). URL: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/10511015> (дата обращения: 20.04.2024).

22. Строительство второго БАМ, и расширение припортовой железнодорожной инфраструктуры обсудили на ВЭФ-2023 // Ведомости, 12.09.2023. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2023/09/12/stroitelstvo-vtorogo-bam-i-rasshirenie-priportovoi-zheleznodorozhnoi-infrastrukturi-obsudili-na-vef-2023 (дата обращения: 20.04.2024).

23. ФРП «Проекты развития». URL: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/6628507> (дата обращения: 20.04.2024).

УДК 338.1, 656.2, 330.44

ОЦЕНКА ВАРИАНТОВ ОТРАСЛЕВОЙ СТРУКТУРЫ ПЕРЕВОЗОК НА ВОСТОК ПО ВОСТОЧНОМУ ПОЛИГОНУ

© **Урина Ульяна Сергеевна**

студентка,

Новосибирский государственный университет

Россия, 630090, г. Новосибирск, ул. Пирогова, 1

u.urina@g.nsu.ru

© **Тарасова Ольга Владиславовна**

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник,

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

Россия, 630090, г. Новосибирск, пр-т Лаврентьева, 17

tarasova.o.vl@gmail.com

В статье рассматриваются перспективы оптимизации отраслевой структуры железнодорожных грузоперевозок с Урала и Сибири в восточном направлении. Вопрос связан с поиском вариантов более эффективного использования ограниченной пропускной способности Восточного полигона. Основная идея заключается в оценке последствий частичной замены экспортных перевозок угля другими грузами, такими как зерно, нефтепродукты, цветные металлы и продукция лесопромышленного комплекса. Производство этих продуктов характеризуется различной трудоемкостью и материалоемкостью, территориальной структурой производства, в связи с чем ожидаются различные значения мультипликаторов с учетом региональных ограничений. Для оценки различных вариантов замены используется оптимизационная межрегиональная межотраслевая модель с детализированным транспортным блоком. Выполняется прогноз развития экономики до 2030 г. Альтернативные варианты прогнозов сравниваются по таким макроэкономическим показателям, как валовая продукция, конечное потребление населения и занятость по России в целом и в региональном разрезе. По результатам модельных расчетов было получено, что оптимальным вариантом является комбинация зерна, цветных металлов и нефтепродуктов. Дополнительный рост конечного потребления населения в 2030 г. оценивается в 1,1%. Реализация оптимального варианта потребует государственной поддержки некоторой реструктуризации экономики страны.

Ключевые слова: грузовые железнодорожные перевозки; Восточный полигон; экспорт угля; провозная способность железных дорог; Кузбасс; Сибирь; Дальний Восток; оптимизационная межотраслевая межрегиональная модель; прогноз; конечное потребление населения; валовая продукция.

ASSESSMENT OF OPTIONS FOR THE SECTORAL STRUCTURE OF TRANSPORTATION TO THE EAST ALONG THE EASTERN POLYGON

© Ulyana S. Urina
Novosibirsk State University
Russia, 630090, Novosibirsk, Pirogova st., 1
u.urina@g.nsu.ru

© Olga V. Tarasova
Candidate of Economic Sciences, leading researcher
Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences
Russia, 630090, Novosibirsk, Lavrentieva Ave., 17
tarasova.o.vl@gmail.com

The article examines the prospects of optimizing the sectoral structure of railway freight transportation from the Urals and Siberia in the eastern direction. The issue is related to finding options for more efficient use of the limited throughput capacity of the Eastern Polygon. The main idea is to evaluate the consequences of partially replacing coal exports with other goods, such as grain, petroleum products, non-ferrous metals, and timber industry products. The production of these products is characterized by varying labor and material intensity, as well as territorial production structure, which is expected to result in different values of multipliers, taking into account regional constraints. An optimization interregional intersectoral model with a detailed transport unit is used to

assess various replacement options. A forecast of economic development until 2030 is made. Alternative forecast options are compared based on macroeconomic indicators such as gross output, final consumption of the population, and employment for Russia as a whole and at the regional level. The model calculations showed that the optimal option is a combination of grain, non-ferrous metals, and petroleum products. The additional growth of final consumption of the population in 2030 is estimated at 1.1%. The implementation of the optimal option will require state support for some restructuring of the country's economy.

Keywords: freight rail transportation; Eastern Polygon; coal exports; rail carrying capacity; Kuzbass; Siberia; Far East; optimization interregional intersectoral model; forecast; final consumption of the population; gross output.

Развитие железнодорожных грузоперевозок с Урала и Сибири в восточном направлении имеет стратегическое значение для России, поскольку оно позволяет укрепить торгово-экономические связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в условиях разрушенных торговых связей с западом [2]. Неэффективное использование ограниченных инфраструктурных возможностей может привести к застою в развитии экспортоориентированных регионов.

Ограниченная пропускная способность Восточного полигона сдерживает дальнейший рост грузоперевозок в страны АТР и не позволяет в полной мере удовлетворить спрос на них [4; 6]. Планируется, что реализация программы развития Восточного полигона к 2030 г. увеличит его пропускную способность до 210 млн т [8]. Однако даже с учетом этих мер конкуренция между грузами за доступ к ограниченной пропускной способности будет оставаться актуальной в долгосрочной перспективе [10].

До марта 2022 г. очередность доступа к железнодорожной сети устанавливали правила недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования [7], которые отдавали приоритет экспортным сырьевым грузам, в том числе углю. С марта 2022 г. действуют временные правила определения очередности грузов. В первоначальной редакции временных правил весь экспортный уголь, включая тот, что вывозится из Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тувы и Якутии в гарантированном объеме по поручениям президента РФ, оказался в предпоследней (шестой) категории очередности, однако уже в июне 2022 г. угольщики добились возвращения угля, вывозимого по поручениям правительства и президента РФ в третью категорию [1]. В результате уголь из Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тувы и Якутии едет в третью очередь, сразу после перевозок военных грузов и грузов для ликвидации ЧС, а остальной угольный экспорт — в шестую. С сентября 2024 г. вступят в силу новые правила недискриминационного доступа. Как и ранее, грузы, перевозимые на основании отдельных актов президента и правительства, будут относиться к третьей очереди, в том числе экспортные потоки энергетического угля, вывозимого из Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тувы и Якутии, опережать их по-прежнему будут воинские и специальные грузы и грузы для ликвидации ЧС [3]. Приоритет угля среди других коммерческих грузов обуславливается его социальной значимостью для моногородов Кузбасса (дает более половины объемов экспортного угля). Вместе с тем невозможность реализовать свою продукцию сдерживают развитие других отраслей

экономики, ориентированных на экспорт. Необходимо понять, насколько было целесообразным с точки зрения народнохозяйственного благосостояния возвращение углю Сибири и Дальнего Востока приоритета над другими коммерческими грузами и найти баланс между интересами угольной промышленности и других отраслей экономики.

Целью работы является обоснование оптимальной отраслевой структуры железнодорожных грузоперевозок с Урала и Сибири в восточном направлении.

Для оценки различных вариантов отраслевой структуры используется подход, предполагающий разработку и оценку нескольких альтернативных сценариев развития экономики [9].

Для расчетов используется оптимизационная межрегиональная межотраслевая модель с детализированным транспортным блоком (ОМММ-транспорт), разработанная в ИЭОПП СО РАН [5]. Модель представляет собой задачу линейного программирования большой размерности (экономика представлена в разрезе 9 регионов и 49 отраслей) для осуществления прогноза развития экономики. Целевой функцией выступает уровень конечного потребления населения. Прогноз осуществляется на 2 года и на 6 лет (на 2026 и 2030 гг.).

Предлагается рассмотреть последствия снятия с маршрута 8 млн т угля в год и замены его на другую крупнотоннажную продукцию традиционного для РФ экспорта, как зерно, нефтепродукты, химия, продукция лесопромышленного комплекса и металлы, производимые предприятиями Урала и Сибири.

Сравнение сценариев производится по следующим параметрам: объемы валового выпуска отраслей, конечного потребления населения и занятости по РФ в целом, а также в региональном разрезе. Оптимальным является сценарий, соответствующий максимуму конечного потребления по стране в целом. Его параметры сравниваются с базовым сценарием для выявления ключевых структурных изменений в экономике.

Рассматриваемые варианты альтернативных грузоперевозок на восток для 2026 и 2030 гг. представлены в таблице 1.

Таблица 1

Варианты альтернативных грузоперевозок на восток

2026	2030
6 пар поездов в сутки зерна	
3 пары поездов зерна + 3 пары поездов нефтепродуктов	
3 пары поездов зерна + 3 пары поездов химии	
3 пары поездов зерна + 3 пары поездов продукции лесопромышленного комплекса	
3 пары поездов зерна + 3 пары поездов черной металлургии	
3 пары поездов зерна + 1 пара поездов цветных металлов	3 пары поездов зерна + 3 пары поездов цветных металлов

3 пары поездов зерна + 1 пара поездов цветных металлов + 2 пары поездов нефтепродуктов	3 пары поездов зерна + 2 пары поездов цветных металлов + 1 пара поездов нефтепродуктов
---	--

Источник: составлено авторами.

В результате расчетов наилучшим вариантом замены экспертного угля, перевозимого по железной дороге в восточном направлении в 2026 г., является комбинация зерна (3 пары поездов в сутки), цветных металлов (1 пара поездов) и нефтепродуктов (2 пары поездов). В таком случае валовая продукция может достигнуть 327,102 трлн руб. (здесь и далее в ценах 2024 г.), дополнительный рост производства по сравнению с базовым сценарием оценивается в 1,86 трлн руб. (0,6 %), конечное потребление оценивается в 112,714 трлн р., рост конечного потребления составит 693 млрд руб. (0,6 %) (табл. 2).

Численность занятых в угольной сфере в СФО сократиться на 2 740 чел. (2,67 %), при этом суммарная занятость в СФО вырастет на 31 тыс. чел. (0,36 %) за счет роста потребности в трудовых ресурсах в отраслях, экспорт которых планируется увеличить. В УФО и ДФО также прогнозируется незначительный рост занятости. В стране в целом занятость вырастет на 287 тыс. чел. (0,37 %).

Таблица 2

Сравнение базового и оптимального сценария экспорта по ЖД в восточном направлении, трлн руб. (в ценах 2024 г.)

	Базовый (угольный) сценарий	Оптимальный сценарий	Изменение	Изменение %
2026				
Валовая продукция	325,242	327,102	1,860	0,57%
Конечное потребление	112,020	112,714	0,693	0,62%
2030				
Валовая продукция	346,6693	348,461	1,791	0,52%
Конечное потребление	122,6152	123,736	1,121	0,91%

Источник: расчеты авторов.

К 2030 г. наибольший эффект на экономику оказывают замена 8 млн т угля зерном и заполнение высвобождаемых пар поездов цветными металлами. В таком случае дополнительный рост валовой продукции составит 2,7 трлн р. (0,8 %), конечное потребление вырастет дополнительно на 1,4 трлн р. (1,2 %). Стоит отметить, что в краткосрочном периоде (к 2026 г.) полная загрузка высвобождаемых

пар поездов цветными металлами была невозможна, однако в долгосрочной перспективе получится нарастить производство цветных металлов в должном объеме. Такой сценарий, однако, оказывается неустойчивым к снижению цен на уголь: чтобы заменить выбывшие тонны угля потребуется меньше зерна, а оставшиеся свободные поезда невозможно будет полностью загрузить цветными металлами ввиду региональных производственных ограничений. Поэтому в качестве лучшего сценария выбрана замена угля зерном в комбинации с двумя поездами цветных металлов и одним поездом нефтепродуктов. Добавление нефтепродуктов позволяет сделать рост валовой продукции и конечного потребления устойчивым к снижению цен на уголь. Оценка валовой продукции равна 348,46 трлн руб., конечное потребление оценивается в 123,74 трлн р. Выбранному сценарию соответствует дополнительный рост валового продукта на 1,8 трлн р. (0,5 %) и конечного потребления на 1,1 трлн р. (0,9 %) (табл. 2).

В РФ в целом прогнозируется положительная динамика занятости (рост на 0,25 %, или на 209 тыс. чел.), как и в СФО и УФО. В ДФО возможно незначительное снижение. Число занятых в угольной отрасли Сибири сократится на 2 579 чел., что составляет 2,54 % занятых при форсированном экспорте угля.

Используемая для оценок модель также позволяет отследить изменения в отраслевой и пространственной структуре экономики.

К 2030 г. в структуре экономики произойдут следующие изменения. В оптимальном сценарии в УФО производство цветных металлов дополнительно вырастет на 645 млрд р. (40 %), в Сибири на 646 млрд р. (30 %) и на Дальнем Востоке на 25 (60 %), дополнительный рост производства цветных металлов в стране составит 20 %. При этом их добыча дополнительно вырастет на 74 млрд р. (16 %) по РФ. Производство электроэнергии вырастет больше на 162 млрд руб. в РФ (2 %), водоснабжение — на 80 млрд р. (4 %) в России. Дополнительный рост производства нефтепродуктов составит 218 млрд р. в РФ (1 %), из них 75 млрд р. (2 %) в СФО и 78 млрд р. (29 %) в ДФО. Также интенсивнее будет развиваться добыча нефти в Поволжье, Тюменской области, СФО и ДФО, рост по стране в целом составит 123 млрд р. (1 %).

Вышеуказанные в рыночной экономике изменения сами по себе не произойдут. Требуется разработка комплексной государственной политики и механизмов поддержки в отношении «нужных» производств и проектов на конкретных территориях.

В целом усилия по замене угля на Восточном полигоне продукцией других отраслей могут дать значительный экономический и социальный эффект для страны. Грузоперевозка зерна в комбинации с цветными металлами и нефтепродуктами по Восточному полигону является наиболее эффективным вариантом замены угля с народнохозяйственной позиции. В таких условиях задачей государства должен стать поиск институционального механизма перераспределения дополнительного выигрыша экономики, компенсации угольщикам Кузбасса их потерь. Кроме того, реализация оптимального варианта потребует государственной поддержки некоторой реструктуризации экономики страны. Положительный эффект от замены угля Сибири другой продукцией свидетельствует о нецелесообразности отнесения его к приоритетной над другими коммерческими грузами категории очередности в доступе к провозным мощностям и подчеркивает необходимость пересмотра

правил недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта.

Литература

1. И дольше века длится уголь. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6012563> (дата обращения: 15.03.2024).
2. Изотов Д. В. Интеграция российской экономики со странами АТР: возможности и риски // Известия ДВФУ. Экономика и управление. 2022. № 2. С. 28–47.
3. Как стоять в очереди. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6478443> (дата обращения: 20.03.2024).
4. Малов В. Ю. Транспортная сеть азиатской части России: некоторые уроки истории и современность // ЭКО. 2022. № 7. С. 99–113.
5. Малов В. Ю., Мелентьев Б. В., Тарасова О. В. Детализация транспортной отрасли в межрайонной межотраслевой модели: взаимосвязь ОМММ-О и ОМММ-транспорт // Модели и методы прогнозирования: Азиатская Россия в экономике страны / под редакцией А. О. Баранова, В. И. Суслова. Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2023. С. 294–317.
6. Оленцевич В. А., Гусева Е. А., Константинова М. В. Проблемы организации работы энергосистемы объектов железнодорожного транспорта Восточного полигона в условиях прироста грузопотока // Вестник Казанского государственного энергетического университета. 2023. Т. 15, № 1(57). С. 23–36.
7. Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденные постановлением Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. № 710.
8. РЖД скорректировала программу модернизации БАМа и Транссиба. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=210583> (дата обращения: 18.02.2024).
9. Саяпин В. А. О сценарном подходе к прогнозированию // Вестник ТГУ. 2010. № 10. С. 164–167.
10. Социально-экономическая эффективность развития железнодорожной сети Сибири и Дальнего Востока: математическое моделирование и прогноз / В. А. Садовничий [и др.] // Экономика региона. 2018. Т. 14, № 3. С. 758–775.

УДК 316.653:327(571.54)

ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ «ПОВОРОТ НА ВОСТОК» В ОБЩЕСТВЕННОМ МНЕНИИ МОЛОДЕЖИ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

© **Цыденов Александр Баторович**

стажер-исследователь,

Институт монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН

Россия, 670047, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6;

Омский научный центр СО РАН

Россия, 644024, г. Омск, пр-т Маркса, 15

tsydenovab@bsu.ru

В статье рассматривается оценка молодежью Республики Бурятия проводимой Российской Федерацией внешнеполитической стратегии «поворот на Восток». Автор анализирует, как данная политика воспринимается и оценивается молодым поколением в контексте политических, экономических и культурных аспектов, ка-

кое влияние оказывает на Бурятию как на территорию России, близкую к государствам Азии как географически, так и культурно. Через использование социологических методов и опросов авторы стремятся выявить ключевое восприятие молодежью данной политической стратегии, дается интерпретация субъективным оценкам людей тех или иных аспектов данной политики.

Ключевые слова: «поворот на Восток»; общественное мнение; учащаяся молодежь; внешнеполитическая стратегия; межэтническое взаимодействие.

FOREIGN POLICY STRATEGY OF “TURN TO THE EAST” IN PUBLIC OPINION OF YOUTH OF THE REPUBLIC OF BURYATIA

© Alexander B. Tsydenov

research intern

Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies SB RAS

Russia, 670047, Ulan-Ude, Sakhyanova st., 6

Omsk Scientific Center SB RAS

Russia, 644024 Omsk, Marx Ave., 15

tsydenovab@bsu.ru

The article examines the assessment by the youth of the Republic of Buryatia of the Russian Federation's foreign policy strategy of "pivot to the East." The author analyzes how this policy is perceived and evaluated by the younger generation in the context of the political, economic, and cultural influence it exerts on Buryatia, a territory of Russia close to Asian states both geographically and culturally. With sociological methods and surveys, the authors aim to identify the key perceptions of this political strategy by the youth and provide an interpretation of the subjective evaluations of individuals regarding various aspects of this policy.

Keywords: «pivot to the East»; public opinion; youth; foreign policy strategy; inter-ethnic interaction.

Говоря об особенностях стратегии поворота, исследователи отмечают три основных составляющих данной политики: социально-экономическое развитие российского Дальнего Востока, интеграция российской экономики в Азиатско-Тихоокеанском регионе, укрепление многостороннего взаимодействия со странами региона [3, с. 5], упуская из виду отношение населения к данной политике и ее результатам. Мы поставили задачу выявить, каким образом население Бурятии как трансграничного региона России оценивает данный вектор внешней политики. Социологический опрос проводился в рамках проекта «Азиатская Россия: демография, этнический состав населения и межнациональные отношения в новых условиях поворота на Восток» в ноябре 2023 г.

Для начала рассмотрим, насколько учащаяся молодежь республики интересуется политикой. На вопрос «Интересуетесь ли Вы политическими и социально-экономическими новостями?» абсолютное большинство респондентов (70,50 %) ответили «Да, время от времени», что свидетельствует о том, что респонденты знакомы с основными социально-политическими событиями, однако интерес ограничен, и подобные новости не являются наиболее важными в сознании молодежи. Подобная ситуация, как показывают исследования, характерна не только для молодежи Республики Бурятия, но и для учащейся молодежи других регионов

РФ в аналогичных исследованиях [4, с. 74]. Также об ограниченном интересе свидетельствует тот факт, что респонденты довольно часто выбирали пункт «Затрудняюсь ответить» в ряде последующих вопросов, касающихся их осведомленности о политике «поворот на Восток».

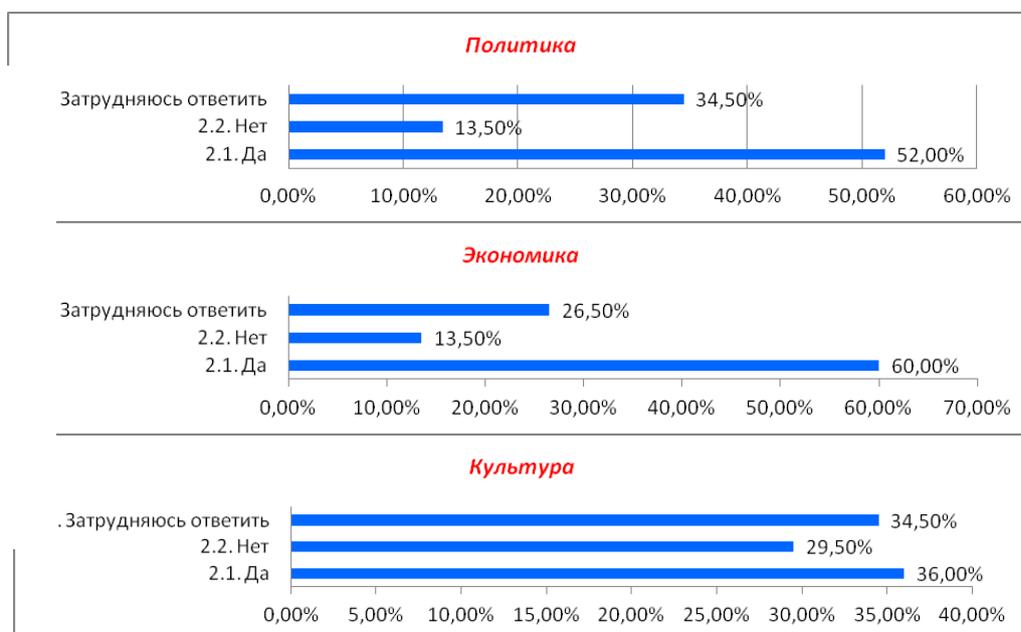


Рис. 1. Эффективность ориентации на восток в политике, экономике и культуре

Следующий блок вопросов касался влияния смены внешнеполитического вектора России на различные сферы жизни: политику, экономику и культуру. Как видно из рисунка 1, большинство респондентов заметили переориентацию страны на Восток в области политики (52 %) и экономики (60 %) и в гораздо меньшей степени ощущают культурное влияние стран Востока (36 %). Высокая оценка влияния данной стратегии в области политики и экономики можно объяснить тем фактом, что в «повороте на Восток» изначально ставилось целью внешнеполитическое сотрудничество с все более влиятельными государствами Азии, а также с необходимостью активно развивать Дальний Восток и Сибирь для экономического взаимодействия с бурно развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона [5, с. 21]. Низкая же оценка именно влияния данной политики на культуру во многом связана с тем, что молодежь не видит прямой связи между распространением восточной культуры и внешнеполитической стратегией Российской Федерации. Так, например, интерес к азиатским культурам и их активному продвижению наблюдается не только в России, но и во всем мире как минимум с начала 2000-х гг. [2, с. 15].



Рис. 2 Оценка поворота России на Восток для России в целом



Рис. 3. Оценка поворота России на Восток в контексте Республики Бурятия

При оценке поворота на Восток молодежь чаще всего положительно оценивала влияние данной стратегии, в частности, почти половина респондентов выразила положительное отношение к сотрудничеству с Китаем, считая его перспективным. Отрицательные позиции встречались реже, однако некоторые выразили опасения или скепсис относительно последствий такого поворота.

Экстраполируя обсуждаемую ситуацию в Республике Бурятия, большинство респондентов оценили тенденцию положительно, ожидая развитие региона, либо затруднились с ответом. Таким образом, почти одинаковое количество респондентов оценили влияние на Россию и Бурятию как положительное, 45 и 46 % соответственно. Однако есть и существенное различие, в особенности в отрицательной оценке: если отрицательное влияние на Россию оценивают лишь в 4 % респондентов, то негативное влияние на Бурятию уже 15 %. Побочная оценка во многом связана с присутствующим страхом местного населения по поводу нерегулируемой лесозаготовки и аренды земель сельскохозяйственного назначения [1, с. 83].



Рис. 4. Оценка влияния стратегии поворота на Восток на межнациональные отношения в Республике Бурятия

Также рассмотрена и оценка влияния данной стратегии на межнациональные отношения в Республике Бурятия. Данный вопрос вызвал затруднения у большого количества респондентов (51 %). В первую очередь это связано с недостатком информации о различных аспектах политики «поворот на Восток», а также с тем, что люди не видят прямой связи между внешнеполитической стратегией государства и реальными взаимоотношениями в регионе. Остальные же респонденты оценивают влияние данной политики положительно 28,5 %, либо отмечают, что «восточный вектор» в политике вообще не влияет на межнациональные отношения.

В заключение отметим, как оценивает молодежь Республики Бурятия влияние внешнеполитической стратегии «поворота на Восток» Российской Федерации.

Интерес молодежи к политическим и социально-экономическим новостям существует, однако он ограничен, и данные темы не являются приоритетными в их сознании. Это соответствует общей тенденции среди молодежи не только в Бурятии, но и в других регионах России. Влияние стратегии «поворота на Восток» на политику и экономику оценивается большинством респондентов положительно, что объясняется ожиданиями от внешнеполитического сотрудничества и развития экономических отношений с государствами Азии. Однако культурное влияние «восточного вектора» наиболее слабо ощущается молодежью, что может быть связано с недостаточной просвещенностью на эту тему или с тем, что восточная культура уже давно присутствует в мировом контексте.

Оценка влияния стратегии на межнациональные отношения в Бурятии разнится: многие респонденты затруднились с ответом из-за недостатка информации или не видят прямой связи между внешнеполитической стратегией и межнациональными отношениями. Таким образом, проведенное исследование позволяет лучше понять восприятие молодежью Республики Бурятия внешнеполитической стратегии «поворота на Восток». Результаты позволяют выявить не только положительные ожидания и перспективы, но и возможные проблемы и недостатки данной стратегии, такие как необходимость более широкого информирования и освещения вопросов, касающихся внешнеполитического курса России и его влияния на региональные процессы и межнациональные отношения.

Литература

1. Дашибалова И. Н. Отношение населения Бурятии к гражданам Китая: представления, взгляды, социальная дистанция // Регионалистика. 2019. Т. 6, № 3. С. 80–88.
2. Ринейская Т. С. Популярность культуры Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея) у российской молодежи // Современная культура и проблемы образования. Культурологические дебаты: сборник научных статей студентов / Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена; ответственный редактор Л. М. Мосолова. Санкт-Петербург: Астерион, 2019. С. 13–20.
3. Торкунов А. В., Стрельцов Д. В. Российская политика поворота на Восток: проблемы и риски // Мировая экономика и международные отношения. 2023. Т. 67, № 4. С. 5–16.
4. Фарахутдинов Ш. Ф., Ключева В. П. Этнонациональные установки студенческой молодежи в Тюменском регионе // Научный результат. Социология и управление. 2024. Т. 10, № 1. С. 70–83.
5. Хуан Дэнсюз, Ван Ин. Российская политика «поворот на Восток»: мотивирующие факторы // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер. Политология. 2024. Т. 26, № 1. С. 18–30.

УДК 332

ОРИЕНТИРЫ РАЗВИТИЯ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВИЗАЦИИ: ЭКОНОМИКА И ОБРАЗОВАНИЕ

© Мухамедов Рашит Алимович

доктор исторических наук, профессор,
Ульяновский государственный педагогический университет им. И. Н. Ульянова
Россия, 432071, г. Ульяновск, пл. Ленина, 4
rasit56@mail.ru

© Гапсаламов Алмаз Рафисович

кандидат экономических наук, доцент,
Елабужский институт Казанского (Приволжского) федерального университета
Россия, 423600, г. Елабуга, ул. Казанская, 89
gapsalamov@yandex.ru

© Васильев Владимир Львович

кандидат экономических наук, доцент,
Елабужский институт Казанского (Приволжского) федерального университета
Россия, 423600, г. Елабуга, ул. Казанская, 89
vasvladlev@mail.ru

Россия сегодня находится в очень сложных условиях сохранения своего политического и экономического суверенитета. В результате возникает особый интерес к вопросам проведения эффективной государственной политики, стабилизации экономической и социальной сферы, а также создания «точек роста» отечественной экономики. Целью представленного исследования является анализ условий развития Сибири и Дальнего Востока в условиях цифровизации, а также разработка предложений по совершенствованию экономики и образовательной сферы в данных регионах.

Авторы пришли к выводу, что в новых реалиях представленные регионы занимают важное геополитическое и экономическое значение, связанное с близким расположением к ведущим азиатским государствам. Данное соседство, несмотря на несомненное положительное влияние, может иметь и отрицательное воздействие. Необходимо создание механизмов защиты от потенциальных угроз. В этой связи авторы исходят из необходимости трансформации региональной образовательной системы путем создания особых локальных пространств «выключенного образования».

Ключевые слова: «выключенное образование»; локальные пространства; цифровизация; экономика; образовательная сфера; модель Кристаллера; регионы; Сибирь; Дальний Восток; Россия.

GUIDELINES FOR DEVELOPMENT OF SIBERIA AND THE FAR EAST IN THE CONDITIONS OF DIGITIZATION: ECONOMY AND EDUCATION

© Rashit A. Mukhamedov
Doctor of History, Professor
Ulyanovsk State Pedagogical University named after. I.N. Ulyanova
Russia, 432071, Ulyanovsk, Lenin Square, 4
rasit56@mail.ru

© Almaz R. Gapsalamov
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Yelabuga Institute of Kazan Federal University
Russia, 423600, Elabuga, Kazanskaya st., 89
gapsalamov@yandex.ru

© Vladimir L. Vasilev
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Yelabuga Institute of Kazan Federal University
Russia, 423600, Elabuga, Kazanskaya st., 89
vasvladlev@mail.ru

Russia today finds itself in very difficult conditions in maintaining its political and economic sovereignty. As a result, there is a special interest in the issues of implementing effective public policy, stabilizing the economic and social sphere, as well as creating “points of growth” for the domestic economy. The purpose of the presented research is to analyze the conditions for the development of Siberia and the Far East in the context of digitalization, as well as to develop proposals for improving the economy and educational sphere in these regions.

The authors came to the conclusion that in the new realities, the presented regions occupy an important geopolitical and economic significance due to their close location to leading Asian states. This neighborhood, despite its undoubted positive impact, can also have a negative impact. It is necessary to create protection mechanisms against potential threats. In this regard, the authors proceed from the need to transform the regional educational system by creating special local spaces of “off” education.

Keywords: switched off education; local spaces; digitalization; economy; educational sphere; Christaller model; regions; Siberia; Far East; Russia.

В настоящее время в условиях зарубежных санкций и агрессивной политики недружественных стран Россия вынуждена перестраивать направления своего экономического взаимодействия. Современная экономическая модель любой страны не может функционировать без участия в мировом разделении труда, обмену знаниями и технологиями и расширении глобальных рыночных позиций. Поэтому после начала специальной военной операции для поддержания высокого уровня экономического взаимодействия Россия должна была осуществить «разворот» на Восток и Юг. Именно здесь, в Латинской Америке, Африке и Азии, сосредоточено большинство дружественных для России стран. Соответственно, актуальными становятся другие — не западные, а восточные логистические системы и транспортные маршруты. Россия вынуждена переключить внимание в экономической политике на развитие Сибири и Дальнего Востока. Такое мнение в последнее время поддерживает значительное число экспертов и ученых. Необходима ускоренная «сибиризация» всей страны [3]. В этом движении заложено взаимодействие с новыми центрами силы современного мира — Китаем, Индией, другими странами Юго-Восточной Азии. Так же это «путь домой» — возвращение к основам возникновения российской цивилизации, которую Петр I повернул к Западу, но настал новый этап развития нашей страны. Более того, считается, что чем глубже и долговечнее будет разрыв России с Западной Европой и США, тем быстрее страна сможет восстановиться после воздействия экономических санкций и тем эффективнее можно будет создать новую систему взаимодействия уже с дружественными странами на новом качественном уровне — на условиях равноправия и многополярного мира. Это новое мироустройство позволит России избавиться от роли сырьевого придатка Запада и построить сбалансированную, высокотехнологичную экономику в интересах всего населения страны.

Рассмотрим кратко социально-экономический потенциал Сибири и Дальнего Востока. Для получения достоверных статистических данных будем использовать информацию о двух федеральных округах — Сибирском и Дальневосточном [5]. Территория этих двух федеральных округов занимает 11 млн кв. км, что составляет более 66 % всей площади России. Однако на этой огромной территории живут всего 24 млн человек, что составляет менее 17 % всего населения России. Отсюда значительный разрыв в показателях плотности проживания людей. Если максимальная плотность проживания в Центральном федеральном округе — 62 человека на 1 кв. км, средняя плотность проживания по России — 9 человек на 1 кв. км, то в Сибири и на Дальнем Востоке этот показатель составляет 2 человека на 1 кв. км. К сожалению, из восьми федеральных округов положительный прирост населения наблюдается только в Северо-Кавказском федеральном округе и составляет 4,9 % за год. Наибольший отрицательный прирост населения наблюдается в Приволжском федеральном округе и составляет — 5,4 %. Исследуемые федеральные округа имеют в среднем — 3,6 % убыли населения в год. Валовой региональный продукт Сибири и Дальнего Востока составил в анализируемом периоде 18 трлн руб., что составляет 15 % от общероссийского валового внутреннего продукта. Отставание доли валового регионального продукта от доли населения (15 % против 17 %) говорит о необходимости технологического перевооружения экономики и повышения производительности труда за счет механизации и автоматизации производства, создания сети новых, крупных, высокотехнологичных предприятий. Об этом же говорит и показатель валового регионального продукта

на душу населения, который является максимальным в Уральском федеральном округе и составляет 1 356 тыс. руб. на 1 человека в год. Для Сибири и Дальнего Востока этот показатель равен 787 тыс. руб. на одного человека в год, что составляет всего 58 % от максимального (другими словами, в два раза ниже максимального значения). В то же время показатель валового регионального продукта на душу населения в Сибири и на Дальнем Востоке выше в 2,9 раза, чем наименьшее значение этого показателя в Северо-Западном федеральном округе (тут данный показатель равен 270 тыс. руб. на одного человека в год).

Отраслевая структура рассматриваемых регионов разнообразна. В первую очередь — это мощная электроэнергетика, получаемая за счет каскада гидроэлектростанций на сибирских реках — Обь, Лена, Енисей, Иртыш, Ангара. Во-вторых, здесь достаточно развиты отрасли нефтегазохимической промышленности, а также черная и цветная металлургия. В-третьих, активно развиваются отрасли машиностроения и деревообработки. Крупные, капиталоемкие отрасли дополняются другими, менее капиталоемкими, но необходимыми для нормальной жизни населения на территории — текстильная, пищевая, сфера услуг [1]. Также в Сибири и на Дальнем Востоке расположены закрытые наукограды, которые специализируются в производстве продукции космической и атомной промышленности.

Обратим внимание на некоторые риски, усилившиеся в последние годы. Соседним государством для Сибири и Дальнего Востока является Китай с его возрастающим промышленным и человеческим потенциалом. При этом три приграничные китайские области (Ляонин, Хэйлунцзян и Гирин) насчитывают более 100 млн человек. Это в четыре — пять раз больше, чем все население рассматриваемых российских регионов. Плотность проживания населения на китайском берегу реки Амур в 15–20 раз больше, чем на российском. Китайский город Харбин по численности населения превышает весь Дальний Восток. При постепенном переселении китайского населения на российскую землю путем трудовой миграции или для реализации совместных инвестиционных проектов, возникают риски, что после этого у Китая могут возникнуть претензии на территории с преимущественно китайским населением [4]. Другой риск — увеличение сырьевого экспорта в Китай и увеличение в тех же пропорциях высокотехнологичного импорта. Может повториться ситуация возникновения технологической зависимости России уже не от западных стран, а от Китая [2]. Снять данные риски должны государственные инвестиционные программы, направленные на создание новых высокотехнологичных предприятий в Сибири и на Дальнем Востоке.

Низкая плотность проживания в Сибири и на Дальнем Востоке порождает соответствующие проблемы по социальному обслуживанию населения, а также по организации всех аспектов хозяйственной деятельности и функционированию протяженных транспортных, энергетических, коммунальных сетей. С другой стороны, с помощью цифровых технологий и способов передачи информации многие проблемы беспрепятственно и дешево решаются сразу. Более серьезные проблемы требуют тщательного подхода и могут быть решены только в условиях перехода на иной, методологический подход организации всей человеческой, общественной и экономической жизни. В данной статье предпринята попытка описания данного методологического подхода.

Современный мир — это мир скоростей. С космической быстротой меняются технологии, горизонты научно-технического мировоззрения. В свою очередь, это

отражается на уже сложившихся социальных, экономических, политических институтах. Мир становится кардинально иным, подвергается серьезной трансформации и система образования. Наблюдается ломка традиционных инструментов и институтов, меняется образовательная стратегия и тактика управления образовательным процессом.

Нет сомнения, что представленные изменения предполагают качественный рост образовательного уровня грамотности населения, что, в конечном счете, должно положительно отразиться и на других сферах реальной экономики. Но! Есть вероятность и такого сценария, когда нагромождение множественности современных процессов и факторов, влияющих на образовательную сферу, изолирует или «выключит» национальную или региональные системы от общего поступательного развития, замкнув ее только на своих механизмах и инструментах. При том, что это может произойти как изнутри, так и под воздействием внешних причин.

И это сегодня не является уже футуристическим прогнозом, а становится вполне реальным видением будущего развития человечества. Дело в том, что неподготовленность общества к новым технологическим продуктам, обострение экономических проблем во многих странах мира, угроза новых военных кампаний и, конечно, пандемия коронавируса, которая не только не ослабевает, но приобретает все более угрожающий характер, может привести к закрытости национальных образовательных систем. К тому же, в ряде случаев это становится выгодным и самим правительствам государств, стремящихся сохранить субкультурный компонент образовательной политики или защитить свое образование от негативного воздействия информационного потока, предоставляемого Интернетом.

Представленное исследование является примером моделирования ситуации, выстраивания образовательной политики государства или региона в условиях ограничения всемирного информационного потока и деглобализации мировых процессов. В этой связи авторами исследования предложен термин «выключенное образование». Под ним понимается определенный территориальный сегмент образования, который под воздействием внешней среды или внутренних факторов выпадает или осознанно локализуется из всемирных образовательных процессов.

Обратим внимание, что это может происходить как в рамках государства, когда страна сознательно проводит относительно изолированную политику (примером могут быть образовательные сферы Северной Кореи или ограничение применения Интернета в КНР) или под воздействием внешних санкционных действий (примером является Россия, для которой в ряде случаев ограничивается доступ к информации, образовательным грантам и стажировкам), так и для отдельно взятых региональных единиц (республик, территорий, населенных пунктов).

Последний блок особенно важен тем, что «выключение» отдельных регионов становится только прерогативой самих государств и связан со стремлением сохранить идентичность национальных образовательных элементов или возникновением серьезной внешней угрозой (война, пандемия и т. п.), которые в конечном итоге могут нарушить или разрушить целостность образовательной системы (или подсистемы) данного конкретного региона.

Графически данный процесс можно представить в виде рисунка (см. рисунок № 1), где представлена территория государства, разграниченная на определенные

зоны. В качестве зон могут выступать как отдельные республики, области или населенные пункты, так и, как представлено в модели, территориальные зоны, равномерно распределенные по всей территории государства (за образец была взята модель В. Кристаллера «Теория центральных мест») [6].

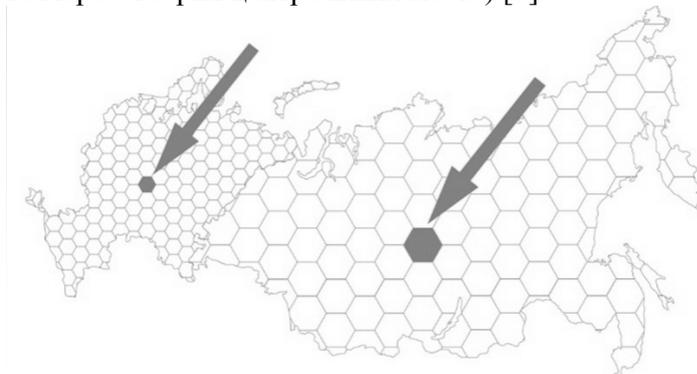


Рис. 1. Модель центральных мест

Выделенные шестиугольники в представленном рисунке символизируют отдельные зоны (территории), которые по каким-либо причинам были скрыты от общегосударственной образовательной системы, то есть, по своей сути, превратились в самостоятельное звено или образовательную систему.

Нам видится, что «выключение» в данных сегментах может касаться нескольких очень важных блоков, связанных с объемом и способами передачи информационных потоков:

1. В качестве крайнего элемента будет являться полное блокирование системы Интернета и коммуникационных связей, которые благодаря ему устанавливаются. Применение данного варианта практически полностью ограничит поступление необходимой информации, заблокирует возможность быстро передавать по каналам связи необходимую информацию, и как следствие, снизит конкурентные преимущества в области образования.

2. Использование только отечественного сегмента системы Интернета и внутренних коммуникационных связей. Основная проблема будет состоять в технической возможности внедрения национального компонента Интернета и отсутствии внешней информации, что будет снижать качество и объективность информации.

Применительно к государствам — блокировка участия страны в международных образовательных проектах, грантах, образовательных обменах и стажировках.

В этой связи стоит отметить, что условием повышения конкурентоспособности реального сектора экономики является развитая система образования, поставляющая предприятиям высококвалифицированный персонал и различные научно-технические новшества. В случае «выключения» образования реальный сектор экономики может столкнуться с отсутствием внутренних источников инновационного развития. Это приведет к увеличению зависимости от иностранных технологий и специалистов, что в условиях глобализации и санкционной политики зарубежных государств так же блокирует процессы модернизации экономики. Следует напомнить, что основой инновационного процесса является свободный обмен информацией и знаниями. Благодаря общению ученых всего мира, происходит генерация новых знаний.

Ограничение информационного обмена, пусть даже путем отключения какой-либо страны или ее региона от сети Интернет, безусловно, может повлиять на инновационную активность в этой стране или ее регионе. С другой стороны, история имеет множество примеров, когда внутри страны, ограниченной в своем взаимодействии с внешним миром, происходило нормальное научно-техническое развитие, основанное на внутренних источниках генерации знаний и инноваций. Примером может служить Советский Союз, как с одной стороны — страна с «железным занавесом», а с другой стороны — как лидер научно-технического развития в космической, ядерной, радиоэлектронной, военно-промышленной и в других, самых передовых в то время отраслях. Конечно, возможно, что информация о конкурентных научно-технических разработках, так или иначе просачивалась в Советский Союз, пусть даже с помощью спецслужб и целенаправленной разведки.

В современном мире, как было отмечено, развитие приобретает ускоренный характер. Объем информации растет с геометрической прогрессией. В таких условиях важно обеспечить более широкое поле информационного обмена. Ограничения могут негативно повлиять на генерацию новых знаний. Выключенная из мирового инновационного процесса система образования в современных условиях может стать неэффективной, если будет использовать исключительно внутренние источники инновационных идей.

Цифровизация позволяет преодолеть географическую отдаленность различных стран и регионов. Ученые могут общаться и в цифровой среде. Государству нужно сместить акцент ограничительных мер по противодействию негативному влиянию иностранных информационных потоков на более поздние стадии инновационного процесса. Необходимо более активно защищать реальный сектор экономики, поддерживать конкурентоспособность отечественных предприятий, обеспечить доступные инвестиционные средства для развития, чем ограничивать этапы информационного обмена в среде ученых и новаторов. Конечно, государству необходимо сделать все возможное, чтобы российские студенты, преподаватели, ученые могли участвовать в международных конкурсах, грантах, стажировках.

Другой серьезной проблемой, существовавшей и в Советском Союзе, и на постсоветском пространстве, остается слабая связь между наукой, образованием и производством. Для современной России эта проблема стала еще более актуальной, так как производство во многом зависит от иностранных технологий; научный сектор не преодолел деградиционные процессы и отстает от передового мирового научно-исследовательского уровня; в результате система образования готовит невостребованных на предприятиях специалистов, незнакомых с иностранными технологиями и неудовлетворяющих требованиям мирового научно-технического уровня для обеспечения конкурентоспособности реального сектора экономики.

Необходима системная политика по решению вышеописанных проблем. Цифровизация должна способствовать их решению. Происходящие процессы выключения образования усиливают риски ухудшения экономической безопасности России, консервируют сырьевой тип развития, делают невозможной модернизацию производственного и предпринимательского сектора.

В заключение необходимо отметить, что экономические ориентиры развития Сибири и Дальнего Востока должны быть связаны с «разворотом» на восточные азиатские страны, набирающие силу и становящиеся центром экономического роста в новой мировой экономике. С другой стороны, это движение не должно повторять риски,

связанные с сырьевой направленностью экономики. Развивать экономическое взаимодействие с Китаем надо на обоюдных выгодных условиях и участии во всех этапах производственных процессов, как сырьевых, так и высокотехнологичных. В-третьих, необходимо использовать преимущество цифровых технологий, которые на первое время могут нивелировать низкую плотность населения Сибири и Дальнего Востока. Разработанная авторами методология «выключенного образования» может найти применение и в реализации всех описанных экономических ориентиров. При этом важно отметить, что сфера образования и другие отрасли, связанные с человеческим капиталом и заселением обширных сибирских территорий, будут в ближайшее время определяющими в экономической политике России и всего мира.

Литература

1. Винобер А. В. Ресурсный потенциал сибирских и дальневосточных регионов Российской Федерации в условиях мобилизационной экономики // *Сибирь: прошлое — настоящее — будущее*. 2023. № 1. С. 11–21.
2. Ершова Н. А. Проблемы обеспечения научно-технического сбалансированного инновационного развития макрорегионов РФ // *Евразийское пространство: экономика, право, общество*. 2023. № 2. С. 16–21.
3. Караганов С. Сибиризация: Второй поворот России на Восток лежит «за Камнем» // *Российская газета*. 06.02.2024. № 9267. URL: <https://rg.ru/2024/02/05/reg-sibfo/sibirizaciia.html?ysclid=lujem0xgqo816623418> (дата обращения: 01.04.2024).
4. Ксенофонтова Т. Ю. Региональные особенности управления развитием человеческого и интеллектуального капитала в условиях изменений внешней среды: автореферат на соискание ученой степени доктора экономических наук. Санкт-Петербург, 2014. 34 с.
5. Регионы России. Социально-экономические показатели: статистический сборник / Росстат. Москва, 2022. 1122 с.
6. Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland. Jena: Gustav Fischer, 1933.

**ИСТОРИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЕ
ПОЗДНЕСОВЕТСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ
В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**



УДК 947(571.54)

**БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ —
СТРОЙКА ВЕКА: ИСТОРИОГРАФИЯ ПРОБЛЕМЫ**© **Дукенбаева Задаш Оразгалиевна**

доктор исторических наук, профессор,
академик академии истории и общественных наук Республики Казахстан
Евразийский национальный университет им. Л. Н. Гумилева
Казахстан, 10000, г. Астана, ул. Сатпаева, 2
dukenbaevazo@mail.ru

© **Талгатбек Манаш**

PhD докторант,
Сегедский университет
Венгрия, г. Сегед, H-6720, Сегед, пл. Дугонич, 13
dukenbaevazo@mail.ru

Статья посвящена историографии Байкало-Амурской железнодорожной магистрали периода всесоюзной ударной комсомольской стройки. Авторы выделяют три этапа в изучении истории строительства БАМа и хозяйственного освоения прилегающих территорий. На первом этапе работы написаны по текущим архивным документам, материалам советской печати и непосредственным свидетельствам участников событий. Второй период содержит анализ результатов строительства БАМа, учитывающий возникшие проблемы и перспективы. Современные исследования включают в себя анализ влияния БАМа на современное общество и экономику, исследование культурных аспектов строительства, а также оценку значимости данного проекта в контексте современной России.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; Всесоюзная ударная комсомольская стройка; история исторической науки; район нового хозяйственного освоения.

**BAIKAL-AMUR MAINLINE — CONSTRUCTION OF THE CENTURY:
HISTORIOGRAPHY OF THE PROBLEM**© **Zadash O. Dukenbaeva**

Doctor of History, Professor, Academician of the Academy of History and Social Sciences of the Republic of Kazakhstan
L. N. Gumilyov Eurasian National University
Kazakhstan, 10000, Astana, Satbaev st., 2
dukenbaevazo@mail.ru

© **Talgatbek Manash**

PhD doctoral student
University of Szeged
Hungary, H-6720, Szeged, Dugonics square, 13
dukenbaevazo@mail.ru

The article is devoted to the historiography of the Baikal-Amur railway during the period of the all-Union Komsomol shock construction. The authors identify three stages in the study of the history of the construction of the BAM and the economic development of adjacent territories. At the first stage, the work was written based on current archival documents, materials from the Soviet press and direct testimony from participants in the events. The second period contains an analysis of the results of the construction of the BAM, taking into account the problems that have

arisen and prospects. Modern research includes an analysis of the influence of the BAM on modern society and the economy, a study of the cultural aspects of construction, as well as an assessment of the significance of this project in the context of modern Russia.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; All-Union shock Komsomol construction; history of historical science; area of new economic development.

Байкало-Амурская магистраль является одним из наиболее амбициозных инфраструктурных проектов не только в истории СССР, но и России. Идея строительства магистрали, соединяющей Байкал и Амур, зародилась в начале XX в., но только в середине 20-х гг. стала приобретать конкретные формы. Строительство БАМа было начато в 1930-х гг. в период индустриализации. Проект задумывался как один из важных ключевых элементов развития Сибири и Дальнего Востока, обеспечивающих экономическую интеграцию региона с центральными областями страны.

Полномасштабное строительство магистрали началось в 1937 г., однако строительство происходило с большими перерывами и затянулось на многие десятилетия. Одной из причин является Великая Отечественная война. На протяжении всей войны строительство дороги было свернуто. После Второй мировой войны интерес к проекту возрос, так как требовалось расширение инфраструктуры на Дальнем Востоке. Однако реализация замысла началась лишь в 1974 г., когда на XVII съезде ВЛКСМ объявили БАМ Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В реализации проекта принимал участие коллектив из 130 тысяч строителей, включавший представителей всех национальных республик, краев и областей Советского Союза. Для советских граждан строительство БАМа стало поистине всенародным делом.

Необходимо отметить, что БАМ стал не только техническим достижением, но и имел огромное экономическое, социальное и политическое значение. Данный проект сыграл ключевую роль в развитии региональной инфраструктуры, обеспечивая новые возможности для развития тяжелой и легкой промышленности, а также добычи природных ресурсов. БАМ также стал важным элементом обороны Российской Федерации, улучшив инфраструктуру на границе с Китаем и другими сопредельными странами.

В постановлении ЦК КПСС «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» от 8 июля 1974 г. выражалась уверенность в том, что эта великая стройка станет яркой страницей в истории подвигов советского народа. Историки незамедлительно приступили к исследованию истории строительства БАМа, собирая ценный фактический материал на основе наблюдений за ходом работ и положив его в основу дальнейших исследований.

История строительства БАМа, как и в целом развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры страны, достаточно освещена в отечественной научной литературе. Необходимо отметить, что историография БАМа разрабатывалась в рамках исследования модернизации Сибири и Дальнего Востока. В современной отечественной историографии принято выделять два этапа в исследовании строительства БАМа.

В первый период (1974–1985 гг.) ученые акцентировали внимание на роли КПСС и местных парторганизаций при строительстве магистрали [6]. В это время исследованием строительства БАМа занимаются В. В. Алексеев, А. П. Деревянко.

В статьях ученые анализируют работы исторического, социально-экономического и публицистического характера по истории строительства магистрали, ее проблемам, а также руководящей роли КПСС, рассказывают об открытии и освоении мест, где пролегла трасса БАМа, о первых проектах магистрали и изыскательских работах, которые велись на «стройке века» [1].

Народно-хозяйственную программу, заложенную в БАМе, стратегию развития севера Забайкалья, а также проблемы, связанные с развитием производства в Удоканском промышленном узле, возникшие в контексте строительства магистрали, рассматривали А. А. Недешев, Ф. Ф. Быбин и А. М. Котельников в работе «БАМ и освоение Забайкалья» [7].

Вопросы сельскохозяйственно-промыслового освоения горно-таежных территорий и системы природопользования в межгорных котловинах, флористический состав и закономерности распределения растительного покрова, а также данные региональных географических исследований зоны строящейся Байкало-Амурской железнодорожной магистрали приводят В. В. Воробьев и А. В. Белов в сборнике статей «Географические проблемы зоны БАМа».

Второй период начался с 1980-х гг., когда под влиянием общественно-политических трансформаций происходило переосмысление исторических реалий, анализу подвергается сложный процесс хозяйственного освоения БАМа [6]. В трудах, изданных после завершения строительства «золотого звена», представлен анализ результатов строительства БАМа, учитывающий возникшие проблемы и перспективы на тот момент времени.

По мнению Л. Г. Власова, в это время, «в соответствии с научными принципами исторического познания, анализируется сложный противоречивый процесс хозяйственного освоения региона БАМа. Ретроспективный анализ исторического опыта позволяет выявить трудности, просчеты, крупные ошибки в подходах и осуществлении со стороны правящей административно-командной системы политики освоения новых территорий. Беспристрастный, объективный анализ истории позволяет выйти на более высокий уровень оценок и обобщений, выявить практические предложения для современной практики освоения» [4].

Деятельность партийных организаций в области жилищного и культурно-бытового строительства в новых индустриальных центрах во второй половине 1950–1960-х гг. рассмотрена в работах В. И. Лукьяненко. Л. В. Дашкевич в своих работах анализировал социально-экономическое развитие сибирских городов — новостроек в 1960–1970-х гг.

Социально-экономические вопросы БАМа рассмотрены в работах М. К. Бандмана, П. В. Евсеенко, В. В. Кулешова. Учеными с позиции методологии научного познания исследованы основные социальные и экономические процессы Сибири, а также предложены альтернативные модели развития региона.

Региональные, политические, экономические факторы административно-ведомственной системы исследованы в работе Г. П. Власова «История хозяйственного освоения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» [3].

Ключевые этапы развития железнодорожного строительства в России, начиная с первых железных дорог и крупнейших магистралей до революции, таких как Петербург — Московская, Закаспийская и Транссибирская, и заканчивая важными проектами после Октябрьской революции, такими как Турксиб, дороги, восстановленные или построенные в 1920–1940-е гг., а также магистрали Тюмень —

Сургут и Байкало-Амурская магистраль, рассматривает Н. А. Зензинов в монографии «От Петербурга-Московской до Байкало-Амурской магистрали» [5].

Строительство и развитие БАМа рассматривают в своих работах и зарубежные ученые. Например, К. Уард, Й. Грюцмахер, У. Гериг, А. Уайтинг, Б. Кнабе и многие другие. В своих работах исследователи рассматривают влияние магистрали на политическую, идеологическую, социальную, экономическую жизнь населения [2].

На сегодняшний день ученые постепенно меняют свое восприятие о Байкало-Амурской магистрали. Во многих работах наблюдается снижение уровня критики, которая была характерна для конца 1980-х гг. В периодических изданиях можно выделить труды Н. Носкова, С. Селиванова, А. Снегура, А. Карпенко и других авторов. В своих статьях они высказывают положительное мнение о рентабельности БАМа. По их мнению, сегодня Северомуйский тоннель уже достроен, а Байкало-Амурская магистраль функционирует на полную мощность, следовательно, приносит больше прибыли, чем ранее. К современному периоду также относится исследование М. Р. Сигалова и В. А. Ламина «Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири» [8], в котором представлен ретроспективный анализ процесса формирования концепций транспортного и хозяйственного освоения Сибири. В монографии рассматривается научно-аналитическая, предплановая, проектная и инженерно-исследовательская работа над проблемами на фоне исторической реконструкции хозяйственного освоения региона.

Необходимо отметить, что историография БАМа имеет сложную историю. В период Советского Союза доминировал позитивный нарратив, прославляющий подвиги тружеников и достижения в области инженерии. Однако после распада СССР появились более критические подходы, указывающие на экономическую неэффективность проекта и экологические проблемы, связанные со строительством. Современные исследования БАМа продолжают расширять область нашего понимания этого проекта. Они включают в себя анализ его влияния на современное общество и экономику, исследование культурных аспектов строительства, а также оценку его наследия и значимости в контексте современной России.

Байкало-Амурская магистраль остается одним из самых важных инфраструктурных проектов в истории России. Историография проблемы продолжает развиваться, отражая различные аспекты этого масштабного предприятия. Понимание и оценка роли БАМа в истории России и его наследия важны для формирования перспективного взгляда на развитие сибирского и дальневосточного регионов.

Литература

1. Алексеев А. И. Хождение от Байкала до Амура. Москва: Молодая гвардия, 1976. 208 с.
2. Байкалов Н. С. Зарубежная историография советского БАМа: тематические доминанты и ключевые сюжеты // Гуманитарный вектор. 2018. № 4. С. 62–69.
3. Власов Г. П. История хозяйственного освоения Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1980-е гг.): автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора исторических наук. Иркутск, 1999. 40 с.
4. Власов Л. Г. Новый район освоения: исторический опыт, уроки (по материалам западного участка БАМа) 1970–1980-е гг.: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Улан-Удэ, 2004. 24 с.
5. Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. Москва: Транспорт, 1986. 216 с.

6. Негрובה П. В. История строительства и значение Байкало-Амурской магистрали в развитии современных экономических отношений России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона // Молодой ученый. 2016. № 15.1(119.1). С. 118–121.
7. Недешев А. А., Быбин Ф. Ф., Котельников А. М. БАМ и освоение Забайкалья. Новосибирск: Наука, 1979. 158 с.
8. Сигалов Н. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука, 1998. 133 с.

УДК 947:385«1930/1950»(09)

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ В РАБОТАХ ПРОФЕССОРА О. П. ЕЛАНЦЕВОЙ

© **Власов Сергей Александрович**

кандидат исторических наук, старший научный сотрудник,
Институт истории, археологии и этнографии ДВО РАН
Россия, 690001, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 89
vlasov54@bk.ru

В статье исследована роль профессора О. П. Еланцевой в изучении истории Байкало-Амурской железнодорожной магистрали на начальном этапе строительства (1930–1950-е гг.). Указаны основные вехи научной биографии Еланцевой, ее наиболее важные публикации по изучению этой темы. Установлено, что Ольга Павловна впервые в научной исторической литературе писала о несоответствии масштаба проекта с экономическими возможностями страны, следствием чего стало широкое применение подневольного труда заключенных исправительно-трудовых лагерей, пленных японцев и других категорий мобилизованных строителей на сооружении магистрали. В заключении сделан вывод, что работы О. П. Еланцевой являются примером вдумчивого, добросовестного, кропотливого подхода к исследованию изучаемой проблемы, ее научное наследие будет служить нынешнему и будущим поколениям историков.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; железнодорожное строительство; исправительно-трудовые лагеря; принудительный труд.

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR RAILWAY IN THE WORKS OF PROFESSOR O. P. ELANTSEVA

© Sergey A. Vlasov

Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher
Institute of History, Archeology and Ethnography FEB RAS
Russia, 690001, Vladivostok, Pushkinskaya st., 89
vlasov54@bk.ru

The article explores the role of Professor O. P. Elantseva in studying the history of the Baikal-Amur Railway at the initial stage of construction (1930–1950s). The main milestones of Elantseva's scientific biography and her most important publications on the

study of this topic are indicated. It has been established that Olga Pavlovna, for the first time in scientific historical literature, wrote about the discrepancy between the scale of the project and the economic capabilities of the country, which resulted in the widespread use of forced labor of prisoners of forced labor camps, Japanese prisoners and other categories of mobilized builders on the construction of the highway. In conclusion, it was concluded that the works of O. P. Elantseva are an example of a thoughtful, conscientious, painstaking approach to the study of the problem being studied; her scientific legacy will serve the current and future generations of historians.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; railway construction; forced labor camps; forced labor.

Ольга Павловна Еланцева (10.11.1951–3.12.2020) входит в число наиболее известных и авторитетных исследователей истории строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Наряду с Н. С. Байкаловым [1, 2], Г. П. Власовым [3], А. П. Деревянко [4], Л. М. Медведевой [11], она внесла огромный вклад в отечественную историографию по изучению БАМа.

О. П. Еланцева стала первопроходцем в исследованиях начального этапа строительства БАМа 1930–1950-х гг. За долгие годы научной деятельности ею был пройден путь от начинающего исследователя до одного из самых авторитетных специалистов по этой проблеме.

После окончания историко-правового факультета Дальневосточного государственного университета (ДВГУ), проработав некоторое время в школе, Ольга Павловна была принята на работу в ДВГУ. В 1979 г. была направлена в целевую аспирантуру при Ленинградском государственном университете, которую успешно закончила, защитив в 1982 г. диссертацию на соискание ученой степени кандидата исторических наук — «Деятельность КПСС по коммунистическому воспитанию строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Тема, связанная с историей строительства БАМа, в те годы была актуальной — грандиозная стройка являлась, говоря современным языком, крупнейшим мегапроектом, в реализации которого принимали участие все республики Советского Союза, интерес к стройке был огромным, и выбор начинающего ученого был вполне закономерен.

Вернувшись в ДВГУ, О. П. Еланцева продолжила исследования по БАМу, которые в конечном итоге перешли в работу над докторской диссертацией. Ее научным консультантом был д.и.н. профессор Алексей Пантелеевич Деревянко, работающий в Институте истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (Владивосток).

В 1996 г. на заседании диссертационного совета, созданного при Дальневосточном государственном техническом университете (Владивосток), Еланцева защитила докторскую диссертацию «Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (30-е — начало 50-х годов). Исторический опыт».

Диссертационное исследование Еланцевой было выполнено на обширном источниковом материале. Она изучила документы двух центральных архивов — Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ) и Российского государственного архива экономики (РГАЭ). Помимо этого, она работала в нескольких региональных архивах, включая Российский государственный архив Дальнего Востока (РГИА ДВ, Владивосток), государственный архив Приморского края

(ГАПК), государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Кроме того, Еланцева работала с фондами Приморского государственного объединенного музея им. В. К. Арсеньева (Владивосток). Также широко привлекалась периодика тех лет, которая издавалась в Байкало-Амурском, Амурском, Нижне-Амурском и других исправительно-трудовых лагерях. В целом Еланцева использовала практически весь доступный материал по теме исследования, результатом чего стала содержательная диссертация, в которой нашли отражение многолетние изыскания выдающегося ученого.

Использование широкого круга новых источников позволило Еланцевой впервые в научной исторической литературе обобщить практику строительства Байкало-Амурской магистрали в 1930–1950-е гг. силами сотен тысяч заключенных, военнопленных японцев, трудпереселенцев, мобилизованных немцев и других контингентов строителей. В диссертации Еланцева подошла критически к переосмыслению результатов и цены строительства БАМа. Она писала, что директивные установки СНК СССР, Совета Министров СССР, ЦК ВКП(б) носили скоропалительный ошибочный характер и отрицательно сказались на выполнении задач по сооружению магистрали [8, с. 26]. Благодаря исследованиям Еланцевой научной общественности, рядовым читателям из забвения были выявлены и стали известны имена и фамилии многих строителей, инженеров, «путеармейцев» БАМЛАГа, которые в сложнейших климатических и социально-бытовых условиях выполняли решения партии и правительства.

К моменту защиты Еланцевой было опубликовано более 30 работ различного характера (статей в журналах, тезисов докладов научно-практических Всероссийских и региональных конференций), в том числе две монографии — «Обреченная дорога. БАМ: 1932–1941 гг.» (Владивосток, 1994 г.) и «Строительство № 500 НКВД СССР: железная дорога Комсомольск — Советская Гавань (1930 — 40-е годы)» (Владивосток, 1995 г.). Общий объем опубликованного материала составлял 37 авторских листов.

Удачным оказался 1994 г., когда в свет вышли сразу две важные работы — монография «Обреченная дорога. БАМ: 1932–1941 гг.» [7] и статья «БАМ: первое десятилетие» [6] в одном из самых авторитетных научных журналов — «Отечественная история».

В монографии Еланцева пишет, что масштабный проект по сооружению БАМа вступил в противоречие с экономическими возможностями страны. Показатели выполнения плана строительства оказались намного скромнее ожидаемых — из запланированных объектов в эксплуатацию вступили несколько небольших участков [7, с. 179]. «Такая судьба дороги была предreshена многими обстоятельствами и прежде всего неподготовленностью к осуществлению сложнейшего строительства, ограниченными финансовыми, материально-техническими, научно-инженерными, трудовыми и иными видами ресурсного обеспечения» [7, с. 181].

В статье «БАМ: первое десятилетие» Еланцева подробно рассматривает начальный период сооружения железнодорожной магистрали, где отмечает: «...постановление СНК СССР 1932 г. «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» не было подкреплено соответствующими финансовыми и людскими ресурсами, что стало причиной передачи стройки из ведения Наркомата путей сообщения к ОГПУ. Тем самым была сделана ставка на привлечение к работам заключенных исправительно-трудовых лагерей [6, с. 94–95]. В статье приводятся

многочисленные факты тяжелых социально-бытовых условий жизни заключенных, что вело к высокой смертности среди них [6, с. 98–99].

Защитив докторскую диссертацию, Еланцева не снизила активность в исследовании темы строительства БАМ. В последующие годы ею были опубликованы несколько работ различного характера, хотя прямые профессиональные обязанности Еланцевой не были напрямую связаны с научной деятельностью. В 1999–2008 гг. Еланцева занимала должность директора Зональной научной библиотеки ДВГУ. Большая часть ее рабочего времени уходила на административно-управленческую работу, но Ольга Павловна не прекратила научные исследования, свидетельством чего являются публикации тех лет.

В 2000 г. вышла монография «БАМлаг в контексте истории и литературы. Из фондов дальневосточных библиотек» [5]. В этой книге Еланцева пишет о тех людях, кто не по своей воле (в качестве заключенных) оказались на строительстве БАМа, но, несмотря на тяжелые условия жизни, занимались поэтическим творчеством. А. А. Альвиг, Г. Г. Воловик, Д. Ю. Загул, В. М. Зуммер, С. М. Кремков, С. П. Полтавский, С. П. Федотов, А. М. Часовников — эти люди были осуждены, находились в неволе, но нашли в себе силы, несмотря на обстоятельства, в короткие минуты отдыха писать стихи. В них отразилась история строительства БАМа и те настроения, которые были в сердцах и душах путеармейцев. В одном из разделов книги — «Поэтическая тетрадь» — содержатся стихи заключенных-поэтов. Эта публикация представляет интерес не только для историков, поскольку до этого никто не писал о поэтах среди заключенных, но и для любителей литературы, что делает исследование Еланцевой поистине уникальным.

В последние годы своей жизни О. П. Еланцева сосредоточилась на преподавательской деятельности, научном руководстве в магистратуре и аспирантуре Дальневосточного федерального университета (ДВФУ), совмещая все это с работой в библиотеке ДВФУ, что не могло не сказаться на исследованиях по БАМу. Тем не менее, несмотря на большую загруженность и исследования по другим проблемам истории Дальнего Востока, про БАМ она не забывала.

В 2015 г. в сборнике трудов конференции по Второй мировой войне выходит статья «Японские военнопленные на строительстве БАМа: обустройство и организация трудового использования» [10]. Статья посвящена малоисследованному периоду истории БАМа времен первых послевоенных лет (1945–1950 гг.), когда к строительству привлекались военнопленные японцы. Еланцева писала, что создание лагерей для японцев санкционировалось приказом НКВД СССР от 08.09.1945 г. Самый большой лагерь, численностью 45 тыс. чел., был создан в Тайшете. Всего на строительстве западного и восточного участков магистрали предполагалось создать шесть лагерей численностью 180 тыс. военнопленных [10, с. 101]. Но, несмотря на столь внушительную численность, из-за их частого перемещения и использования на других работах, а также ряда других факторов (неприспособленность к суровому климату, отсутствие навыков рабочих-строителей и др.), существенного вклада в строительство дороги они не внесли [10, с. 103–104].

Одной из последних работ О. П. Еланцевой стала публикация в сборнике трудов конференции «75 лет победы: Советский Союз и завершение Второй мировой войны на Дальнем Востоке», которая прошла в Москве в сентябре 2020 г. В статье «Строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань в документах Государственного комитета обороны (1943–1945 гг.)» она писала, что эта дорога

строилась в контексте сооружения восточного участка Байкало-Амурской магистрали [9]. Когда в 1974 г. возобновились работы по БАМу, благодаря этой железной дороге, у БАМа появился выход на Тихоокеанское побережье через порт Ванино.

Работы О. П. Еланцевой по истории строительства БАМа стали результатом кропотливой работы по сбору архивных материалов, свидетельствующих о напряженной героической деятельности рабочих-строителей, инженеров, «путеармейцев» — всех, кто внес свою лепту на начальном этапе сооружения магистрали. Ольга Павловна скоропостижно скончалась в декабре 2020 г. в возрасте 69 лет. До самых последних дней она активно работала и была полна сил, энергии, строила планы на будущее и могла бы еще много сделать для изучения БАМа. Монографии, статьи О. П. Еланцевой являются примером вдумчивого, добросовестного, кропотливого подхода к исследованию изучаемой проблемы. Несомненно, что все, кто знал ее, работал и общался с ней, будут помнить этого прекрасного человека, талантливую и вдумчивую исследовательницу, оставившую большое научное наследие, которое будет служить нынешнему и будущим поколениям историков.

Литература

1. Байкалов Н. С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е — 1990-е гг.): диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Улан-Удэ, 2022. 556 с.
2. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с.
3. Власов Г. П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: диссертация на соискание ученой степени доктора исторических наук. Иркутск, 1999. 430 с.
4. Дервянко А. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1982 гг.). Исторический опыт. Владивосток: Изд-во ДВНЦ АН СССР, 1983. 252 с.
5. Еланцева О. П. БАМлаг в контексте истории и литературы. Из фондов дальневосточных библиотек. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2000. 232 с.
6. Еланцева О. П. БАМ: первое десятилетие // Отечественная история. 1994. № 6. С. 89–103.
7. Еланцева О. П. Обреченная дорога. БАМ: 1932–1941 гг. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1994. 188 с.
8. Еланцев О. П. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (30-е — начало 50-х годов). Исторический опыт: диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Владивосток, 1996. 44 с.
9. Еланцева О. П. Строительство железной дороги Комсомольск — Советская Гавань в документах Государственного комитета обороны (1943–1945 гг.) // 75 лет победы: Советский Союз и завершение Второй мировой войны на Дальнем Востоке: сборник материалов Международной научной конференции. Москва; Санкт-Петербург: Нестор-История, 2020. С. 400–411.
10. Еланцева О. П. Японские военнопленные на строительстве БАМа: обустройство и организация трудового использования // Вторая мировая война: предыстория, события, уроки: сборник материалов международной научной конференции. Чита: Изд-во Забайкальский гос. ун-т, 2015. Ч. 2. С. 100–104.
11. Медведева Л. М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской магистрали (1974–1984 гг.). Москва: Наука, 1988. 142 с.

УДК 930.25(571.54)+656.2(571.54)

**ДОКУМЕНТЫ ФОНДОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА
РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ
СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ**

© Жалсанова Бутит Цыдыпмункуевна

доктор исторических наук, директор,
Государственный архив Республики Бурятия
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 9а
butit62@mail.ru

Статья посвящена результатам исследования документов фондов Государственного архива Республики Бурятия по истории строительства бурятского участка Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Строительство бурятского участка БАМа началось в мае 1974 г. с высадки Тоннельного отряда № 11 под руководством В. М. Коблякова в п. Нижнеангарске. Основной этап строительства пришелся на 1974–1984 гг., Северомуйский тоннель был сдан в эксплуатацию в 2003 г. Автором исследованы фонды органов государственной власти, партийных и комсомольских органов, первичных партийных организаций, Управления строительства «Бамтоннельстрой», в которых содержится делопроизводственная документация. Кроме того, проанализированы фонды личного происхождения А. У. Модогоева, П. Л. Натаева, В. П. Москвитина, имеющие отношение к теме исследования. Видовое разнообразие представленных документов свидетельствует о богатом резерве источниковой базы для исследования истории строительства бурятского участка БАМа.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; фонды органов государственной власти; фонды партийных организаций; фонды комсомольских организаций; делопроизводственная документация; фонды личного происхождения.

**DOCUMENTS OF THE FOUNDATIONS OF THE STATE ARCHIVE
OF THE REPUBLIC OF BURYATIA AS A SOURCE ON THE HISTORY
OF THE CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE**

© Butit T. Zhalsanova

Doctor of History, archive director
State Archive of the Republic of Buryatia
Russia, 670000, Ulan-Ude, Sukhe-Bator St., 9a
butit62@mail.ru

The article is devoted to the results of a study of documents from the State Archive of the Republic of Buryatia on the history of the construction of the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline (BAM). Construction of the Buryat section of the BAM began in May 1974 with the landing of Tunnel Detachment No. 11 under the leadership of V. M. Koblyakov in the village of Nizhneangarsk, the main stage of construction occurred in 1974-1984, the Severomuysky tunnel was commissioned in 2003. By the author the funds of state authorities, party and Komsomol bodies, primary party organizations, and the Bamtonnelstroy Construction Department, which contain office documentation, were examined. In addition, the personal funds of A. U. Modogoev, P. L. Nataev, V. P.

Moskvitin, related to the research topic, were analyzed. The species diversity of the presented documents indicates a rich source base for studying the history of the construction of the Buryat section of the BAM.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; government funds; funds of party organizations; funds of Komsomol organizations; office documentation; personal funds.

Источниковая база строительства Байкало-Амурской магистрали включает, как отмечает Н. С. Байкалов, обширный объем документальных и повествовательных письменных материалов, устно-исторических свидетельств, изобразительных и вещественных источников, однако самый крупный комплекс источников формируют документы трех центральных, восьми региональных (областных, республиканских и краевых) и 14 муниципальных архивов [1, с. 22].

Среди восьми региональных архивов, которые хранят документы по истории строительства БАМа — Государственный архив Республики Бурятия. Прошло 50 лет с начала строительства БАМа, поэтому, по архивным меркам, настало время для исследования состава и содержания фондов, содержащих архивные документы по истории БАМа.

Анализ фондов Госархива Бурятии позволил выделить фонды, которые содержат:

1. Делопроизводственные документы.
2. Документы личного происхождения.

В свою очередь, делопроизводственные документы можно сгруппировать по ведомственной принадлежности:

1) к первой группе делопроизводственных документов можно отнести фонды практически всех органов государственной власти, функционировавших в годы строительства БАМа: фонды Президиума Верховного Совета Бурятской АССР [2. Ф.Р-475], Совета Министров Бурятской АССР [2. Ф.Р-248], Министерства сельского хозяйства Бурятской АССР [2. Ф.Р-691], Государственного комитета Бурятской АССР по производственно-техническому обеспечению сельского хозяйства [2, фр. 349], Государственного комитета по статистике Бурятской АССР [2. Ф.Р-196] и т. д.

В фонде Президиума Верховного Совета Бурятской АССР ценными являются документы о награждении строителей БАМа, обсуждение вопросов социально-экономического развития территории БАМа, например, выступление депутата В. Р. Соктоева на 7-й сессии Верховного Совета в феврале 1992 г.: «... поскольку судьба хозяйственного освоения Байкало-Амурской магистрали, тех людей, которые находятся на БАМе — сложная, напряженная, требуется особое внимание и Верховного Совета, и Правительства. Почему? Посмотрите, люди украинской национальности озабочены своей судьбой, как им дальше быть: жить или уезжать? Это — результат разделения нашего великого государства на отдельные княжества — СНГ. И вот простые люди теперь озабочены, это социальное напряжение. С другой стороны, мы не имеем объема перспективных работ, люди не знают, чем будут заниматься в ближайшие годы» [2. Ф.Р-475, оп.1, д. 3489, л. 90–93].

Многочисленные письма с ходатайствами Совета Министров Бурятской АССР в Министерства, Советы Министров СССР, РСФСР представлены в фонде Совета Министров Бурятской АССР, например, о строительстве объектов социальной инфраструктуры в г. Северобайкальске от 11 марта 1984 г. [2. Ф.Р-248, оп.1, д. 4382,

л. 79], о решении вопроса о достройке автодороги Тазы — Уоян от 13 июня 1984 г. [2. Ф.Р-248, оп. 1, д. 4384, л. 177–179] и др.;

2) информативными являются фонды партийных общественных организаций: ФП. 1 Бурятского рескома Коммунистической партии (КП) РСФСР, ФП. 8 Северо-Байкальского райкома КПСС, ФП. 53 Баунтовского и ФП. 3977 Муйского райкомов КПСС; первичных партийных организаций ФП. 3882 Управления строительства «Бамтоннельстрой», ФП. 3974 Строительно-монтажного управления «Литбамстрой», ФП. 3935 Передвижной механизированной колонны «Ленбамстрой» и др.

Несмотря на идеологизированный характер, именно партийная документация содержит ценнейшую информацию обобщающего характера, потому что партийные органы осуществляли координацию всех строительных работ, особенно объектов социально-культурного назначения, контроль за сроками выполнения планов трудовыми коллективами, условиями труда, организацией социалистического соревнования, конкурсов и т. д. Источниковую ценность представляют протоколы заседаний бюро Бурятского обкома КПСС, Северо-Байкальского горкома КПСС, где рассматривались разные вопросы — о мерах по досрочному открытию движения поездов на всем протяжении БАМа от 17 апреля 1984 г. [2. Ф.Р-1, оп. 1, д. 9600, л. 6–8], справка Северо-Байкальского горкома КПСС о работе советских и хозяйственных органов по комплексному развитию города Северобайкальска и населенных пунктов в зоне бурятского участка БАМа в 1981–1986 гг. [3. Ф.Р-8, оп. 26, д. 32, л. 1–28] и др.

К сожалению, документы многих предприятий БАМа не сохранились, поэтому фонды первичных партийных организаций становятся важными источниками по теме — это фонд ФП. 3974 Строительно-монтажного поезда «Литбамстрой», состоящий из 10 дел за 1985–1990 гг. Интересны, например, протокол партийного собрания о подведении итогов работы за 1984 г. от 17 января 1985 г. [2. Ф.Р-3974, оп. 1, д. 1, л. 1–3], протокол открытого партийного собрания о подготовке к работе в зимних условиях от 19 сентября 1985 г. [2. Ф.Р-3974, оп. 1, д. 1, л. 32–36]; фонд ФП. 3967 Строительно-монтажного управления «Латбамстрой», состоящий из всего 4 дел за 1984–1987 гг., тем не менее, содержит информативные протоколы партийного собрания от 20 февраля 1986 г. о совершенствовании социалистического соревнования [2. Ф.Р-3967, оп. 1, д. 3, л. 6–8], от 22 мая 1986 г. об обеспечении ввода в эксплуатацию объектов постоянного поселка станции Таксимо [2. Ф.Р-3967, оп. 1, д. 3, л. 47–51] и др.; фонд ФП. 3973 Строительно-монтажного поезда «Таллинстрой», состоящий из 3 дел за 1985–1987 гг., в котором ценным является отчетный доклад секретаря партбюро В. А. Носова от 25 сентября 1986 г. о трудностях при строительстве пос. Кичеры: «Есть еще одна, на мой взгляд, причина, строительство коробок в основном заканчивается, а вот хвостов, недоделок по объектам много. Посмотрите, сколько объектов у нас пока строят, это ФАП, баня, школа, жилые дома 113, 116, детский сад, очистные сооружения, самотечный коллектор, резервуар для воды и другие объекты. Одним словом, все мы уже имеющимися силами охватить не в состоянии. Необходимо срочно перестраивать весь стиль работы поезда. Это очень непростая задача» [2. Ф.Р-3973, оп. 1, д. 2, л. 9–10].

3) 3-я условная группа — фонды комсомольских организаций, имеющие большую источниковую ценность, так как БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В Госархиве Бурятии хранится фонд ФП. 36, в котором содержатся справки, отчеты, информации о работе по шефству над строительством Бурятского участка БАМа, отчеты о работе строительных отрядов БАМа «Комсомолец Бурятии», «Байкал», «Монолит», «Дзержинец», «Ленинградец», трудовые рапорты, письма комсомольцев с просьбой отправить на БАМ и т. д.

Можно привести для примера информацию о 16 организациях, занятых на строительстве БАМа, в 1975 г.: трест «Нижеангарсктрансстрой», Управление строительства «БАМтоннельстрой», трест «ЗапБАМстроймеханизация», Мостостроительный трест № 9, Всесоюзный трест «Трансвзрывпром» (по Бурятии), Карагандинское управление «Шахтспецстрой», трест «ЛенинградБАМстрой», Дирекция строительства БАМа, Нижнеангарское отделение Стройбанка, Экспедиция «Сибпротранс», Линейный отдел внутренних дел, Больница, СЭС, Дорпрофсож, Штаб ЦК ВЛКСМ, Дистанция связи с указанием места дислокации, количества работающих и года создания [2. Ф.Р-36, оп. 10, д. 28, л. 14–15]; отчет о работе зонального студенческого отряда «Байкал» (1979 г.) [8, 2. Ф.Р-36, оп. 14, д. 122, л. 1, 10, 16], о работе отряда «Комсомолец Эстонии» (1979 г.) [7, 2. Ф.Р-36, оп. 14, д. 83, л. 7. 10, 11], об итогах формирования республиканского отряда «Комсомолец Бурятии» (29 мая 1980 г.) [9, 2. Ф.Р-36, оп. 5, д. 48, л. 7–8, 19], список отряда «Комсомолец Бурятии» (1980 г.) [10, 2. Ф.Р-36, оп. 15, д. 97, л. 12–15] и др.

Письма молодежи из разных мест СССР, написанные в Северо-Байкальский райком ВЛКСМ, свидетельствуют об огромном желании работать на строительстве БАМа. Из письма Леонида Ефимцева (Казахская ССР, 2 января 1979 г.): «Каждый раз смотрим по центральному телевидению передачу «Мы строим БАМ» и все сильнее влечет и нас на эту комсомольскую стройку, а может и жить постоянно. В одной из последних передач видели ваш поселок Северо-Байкальск, нам он очень понравился и решили написать вам и, если возможно, дайте нам вызов» [4, 2. Ф.Р-19, оп. 12, д. 38, л. 1–1 об.]; из письма Риты Михаелян (Армянская ССР, 19 сентября 1978 г.): «Со дня окончания школы мечтаю о «своей» комсомольской стройке. Но — поступила в институт... И вот, уже второй год, прошусь у нас и в горкоме комсомола, и в обкоме комсомола, но слышу “железный” ответ: с высшим образованием не берут на комсомольские стройки! А как же мечта? стремление? Неужели вернуть диплом — а я ведь так хочу испытать свою комсомольскую мечту, пережить и убедиться, что и я могу быть такой, как наши ребята и девушки» [4, 2. Ф.Р-19, оп. 12, д. 38, л. 12–12об.] и др.

Ответы же, которые дает Северо-Байкальский райком ВЛКСМ, отражают нерешенность бытовых условий — отсутствие жилья, нормальных условий труда, нехватку рабочих профессий: «В настоящее время в организациях, работающих в п. Северобайкальске, требуются рабочие следующих специальностей: плотники, лесорубы, бетонщики. По специальности вашего профиля вакантных мест пока нет» [2. Ф.Р-19, оп. 12, д. 38, л. 14].

О тяжелых условиях труда и быта строителей БАМа можно судить по письму руководства отрядов «Монолит» и «Дзержинец» в Ленинградский горком ВЛКСМ (лето 1975 г.): «Так как руководство СМП-572 не подготовилось к приему отрядов,

то только благодаря моральному духу и дисциплине бойцов удалось за короткий срок ликвидировать проблемы расселения и питания личного состава... За путевки даже не выплачено, не выдано ни подъемных, ни суточных, питание бойцов ведется за счет небольших авансов. До сих пор еще не прописан ни один боец и никто не поставлен на комсомольский учет» [6. Ф.Р-36, оп. 12, д. 22, л. 5–8].

Следующее письмо написано секретарем Ленинградского обкома ВЛКСМ В. А. Сидоровым (январь 1976 г.): «В январе 1976 года при температуре -52° С ряд ребят продолжают жить в палатках, до сих пор нет столовых, а котлопункт в палатке находится в антисанитарном состоянии. В поселке не обеспечено энерго-снабжение, нет водоснабжения (вода привозится за 12 км), дефицит дров и белья. Нет библиотеки, слабо ведется общественная работа. Даже проект ЦК КПСС к XXV съезду партии в коллективе не обсуждался. Ощущается острая нехватка спортивного и культурного инвентаря, не выделено ставок инструктора по физкультуре (хотя в поселке живет 2 тыс. чел[овек])» [6, 2. Ф.Р-36, оп. 12, д. 22, л. 9–16].

Интересными являются, безусловно, документы о проведении социалистических соревнований, смотров, конкурсов среди комсомольско-молодежных бригад, о мероприятиях по организации быта и отдыха молодых строителей и т. д. Информативный материал о строительстве БАМа можно найти в документах ФП. 3957 Школы комсомольского актива Бурятского и Читинского участков БАМа, ФП. 1784 Железнодорожного, Баунтовского РК ВЛКСМ и др.;

4) ценные сведения содержит фонд ФР. 1880 Управления строительства «Бамтоннельстрой» — предприятия, которое стало главным координатором строительства бурятского участка БАМа. 22 октября 1974 г. первый секретарь Бурятского обкома КПСС А. У. Модогоев, выступая на пленуме, отметил: «...до сих пор на участке нет единого центра, единого распорядителя, который бы координировал работу отдельных подразделений и направлял их деятельность по строгому плану. Это приводит к серьезным неполадкам и срывам». Предприятие было организовано в соответствии с приказом Министерства транспортного строительства СССР от 9 января 1975 г. № 12.

Документы поступили в 1986 г. в архив. В результате упорядочения было отобрано на государственное хранение 684 дела за 1974–1983 гг., отражающих деятельность предприятия. В 1990 г. на государственное хранение было принято 426 дел за 1984–1988 гг., в 2000 г. — 250 дел за 1989–1993 гг. В настоящее время в фонде хранятся 1 360 дел за 1974–1993 гг.

Делопроизводственная документация представлена приказами вышестоящих ведомств (Министерства транспортного строительства СССР, Главтоннельметростроя), ежегодными приказами и распоряжениями по основной деятельности, уставами, сметами, штатными расписаниями, статистическими и бухгалтерскими отчетами, протоколами производственных совещаний, технических советов, наградными материалами, материалами смотров-конкурсов и т. д.

Интерес представляют документы о приватизации Управления «Бамтоннельстрой» постановлением Главы администрации Северо-Байкальского района от 6 апреля 1993 г.: акт оценки основных средств Управления строительства «БАМтоннельстрой» на 1 июля 1992 г. [19, 2. Ф.Р-2178, оп. 1, д. 34, л. 5], протокол

рабочей комиссии по приватизации Управления строительства «БАМтоннельстрой» от 4 февраля 1993 г. [19, 2. Ф.Р-2172, оп. 1, д. 34, л. 193–194], протокол первого общего собрания акционерного общества открытого типа (АООТ) «БАМтоннельстрой» от 18 мая 1994 г. [20, 2. Ф.Р-2172, оп. 1, д. 224, л. 174–200] и др.

Документы личного происхождения были исследованы в фондах:

1) ФР. 2033 «Модогоев А. У. (1915–1989) — первый секретарь Бурятского обкома КПСС, общественно-политический деятель республики, член ЦК КПСС, депутат Верховного Совета СССР, ветеран комсомола, партии, труда, персональный пенсионер союзного значения». В фонде хранится 158 дел за 1946–2000 гг. А. У. Модогоев руководил Бурятской республикой в 1962–1984 гг., с его именем связаны успехи республики в экономическом, социальном развитии, строительстве крупнейших промышленных объектов, в том числе строительство БАМа. В личном фонде тема строительства БАМа представлена его статьями: «Проблемы развития производительных сил Бурятской АССР в связи со строительством БАМа» [2. Ф.Р-2023, оп. 1, д. 53], «Великий трудовой подвиг нашего народа (о строительстве БАМа)» [2. Ф.Р-2033, оп. 1, д. 55] и др., которые ждут своих исследователей;

2) ФР. 2093 «Москвитин В. П. — начальник Управления охотничье-промыслового хозяйства при Совете Министров Бурятской АССР (1974–1987), заслуженный работник охотничьего хозяйства России, заслуженный работник сельского хозяйства Республики Бурятия». В фонде 118 дел за 1852, 1896, 1913, 1949, 1955–2002 гг. В. П. Москвитин серьезно занимался вопросами хозяйственного освоения БАМа, им были написаны доклады, статьи о социально-экономических аспектах трудовой занятости коренного населения Бурятского участка БАМа, о состоянии и перспективах развития охотничье-промыслового хозяйства в зоне БАМа [2. Ф.Р-2093, оп. 1, д. 37; 2. Ф.Р-2039, оп. 1, д. 5, 8, 22, 39] и др.

Так, в справке о развитии охотничье-промыслового хозяйства в зоне БАМа (1984 г.) он пишет: «...для увеличения добычи рыбы и развития традиционного промысла народностей севера эвенков, считаем необходимым закрепить за госпромхозом "Уоянский" озеро Иркана, что позволит довести объем вылова рыбы до 600–700 ц в год... Северные охотничье-промысловые хозяйства ощущают острый недостаток в обеспечении охотников и оленеводов теплой меховой одеждой, обувью и продуктами питания высокой калорийности. Требуется вездеходная гусеничная техника для вывоза заготовленной продукции, завоза материалов, снаряжения и продуктов питания» [17, 2. Ф.Р-2039, оп. 1, д. 37, л. 1–3].

ФР. 2526 «Натаев Павел Лазаревич (1929–2012) — журналист, заслуженный работник культуры Республики Бурятия и Российской Федерации». Работая в газетах «Правда Бурятии», «Бурятия», он много раз бывал на БАМе, писал о строительстве, о строителях БАМа, сбойке Северомуйского тоннеля, об отряде «Комсомолец». В фонде сформировано 11 дел за 1929–2011 гг., из них в одном деле собраны газетные статьи о БАМе, но особый интерес представляют воспоминания Р. Мухарова об отряде «Комсомолец» (15 марта 2001 г.): «Я сейчас точную дату не помню, кажется, это было в начале мая месяца, тогда в Северобайкальске местами лежал плотный снег, было холодно. Вертолетом МИ-8 вылетели вдоль трассы, вернее, над трассой с посадкой в отдельных пунктах, конечная цель — Таксимо. В составе команды были Ф. В. Ходаковский, управляющий трестом,

А. А. Бадиёв, секретарь обкома партии, Н. И. Крючков, первый секретарь Северобайкальского райкома партии и я, секретарь парткома треста и др. И когда мы прилетели в Таксимо, вертолет приземлился на какой-то зеленой лужайке. Нас встречали К. Д. Лубсандоржиев, С. В. Ангапов, заместитель Председателя Правительства и другие.

Нас, прилетевших из Северобайкальска, поразило увиденное, было тепло, солнечно, уже зеленая трава, жужжание насекомых, недалеко экзотично смотрелись несколько деревянных домов коренных жителей — эвенков, кругом красивая местность. Было впечатление, как будто попали в другой мир, мир идиллии. После осмотра и объезда строительной площадки для будущих — поселка, узловой станции железнодорожной и других объектов, было принято окончательное решение — отряд посадить здесь, в Таксимо. А 16 августа после окончательного комплектования отряд десантировался к месту своего назначения, разбудив вековую тишину Муйской тайги и долины. Отряд составил костяк вновь организованного СМП-670» [2. Ф.Р-2526, оп. 1, д. 9].

Таким образом, документы, хранящиеся в Государственном архиве Республики Бурятия, несмотря на региональный статус, отсутствие фондов непосредственно по строительству БАМа, кроме фонда Управления строительства «БАМ-тоннельстрой», позволяют рассматривать историю строительства Бурятского участка БАМа с позиции работы местных партийных и комсомольских организаций по организации строительства БАМа. Партийные и комсомольские фонды, фонды личного происхождения требуют глубокого исследования и выявления новых документов об истории БАМа.

Литература

1. Байкалов Н. С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: монография. Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. 332 с.
2. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). ФП. 1. Оп. 1. Д. 9600.

УДК 930.25(571.54)+656.2(571.54)

ФОТОДОКУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ ПО ИСТОРИИ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

© **Шаповал Евгений Юрьевич**

кандидат исторических наук,
начальник отдела информационных архивных технологий,
Государственный архив Республики Бурятия
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 9а
ewgen8282@inbox.ru

В статье рассмотрена в качестве вспомогательного исследовательского материала, позволяющего идентифицировать социально-культурный код советского общества, группа изобразительных источников из фондов Государственного архива

Республики Бурятия о строительстве Бурятского участка Байкало-Амурской магистрали, начиная с 1974 г., когда постановлением Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР строительство БАМа было объявлено Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Отмечено значение документов личного происхождения при изучении проблематики, а также в хронологическом порядке представлен ряд аудиовизуальных документов, посвященных БАМу из фонда А. М. Куртика (1908–1993) — архивиста, фотографа, краеведа. Опираясь на бесценные материалы А. М. Куртика, мы сегодня располагаем уникальными фотографиями строительства и участников крупномасштабной стройки, повседневности и быта, видовых фотографий тоннелей и мн. др.

Ключевые слова: Госархив Бурятии; аудиовизуальные источники; фотодокументы; Байкало-Амурская магистраль; фонды личного происхождения; история.

PHOTOGRAPHIC DOCUMENTS OF THE STATE ARCHIVE
OF THE REPUBLIC OF BURYATIA ON THE HISTORY
OF THE BAIKAL—AMUR MAINLINE

© Shapoval Evgeniy Yuryevich

Candidate of History, Head of Information Archival Technologies Department
State Archive of the Republic of Buryatia
Russia, 670000, Ulan-Ude, Sukhbaatar st., 9a
ewgen8282@inbox.ru

The article examines, as auxiliary research material that allows us to identify the socio-cultural code of Soviet society, a group of visual sources from the funds of the State Archives of the Republic of Buryatia on the construction of the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline, starting in 1974, when by resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers In the USSR, the construction of the BAM was declared an All-Union Komsomol shock construction project. The importance of documents of personal origin in the study of issues is noted, and a number of audiovisual documents dedicated to BAM from the collection of A. M. Kurtik (1908–1993) — archivist, photographer, local historian — are presented in chronological order. Based on the invaluable materials of A. M. Kurtik, today we have unique photographs of construction and participants in large-scale construction, everyday life and everyday life, views of tunnels and many others. etc.

Keywords: State Archive of Buryatia; audiovisual sources; photographic documents; Baikal-Amur Mainline; funds of personal origin; story.

Фотодокументы по истории Байкало-Амурской магистрали (БАМ) — важная составляющая историко-культурного наследия региона, часть Архивного фонда РФ. Государственный архив Республики Бурятия в настоящее время является крупным хранилищем аудиовизуальной информации за период с конца XIX в. до наших дней, что позволяет исследователю увидеть разные грани истории становления и развития республики, дополнить и уточнить факты, содержащиеся в других документальных источниках.

В архиве на государственном хранении находятся фотодокументы на стеклянных пластинах, позитивы, негативы, тематические фотоальбомы, сформирован качественный научно-справочный аппарат к данной группе документов. Коллекция

фото документов Государственного архива Бурятии ежегодно пополняется в среднем на 250 единиц хранения (ед. хр.) и по состоянию на 1 января 2024 г. в совокупности насчитывает 23 596 ед. хр.

Фотографии советского периода истории республики — самая многочисленная и востребованная группа аудиовизуальных документов. В настоящее время в коллекции фотодокументов Государственного архива Бурятии советского периода выявлено более 400 ед. хр., отражающих историю БАМа — железной дороги в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, одну из крупнейших железнодорожных магистралей в мире.

БАМ является восточной частью Великого Северного железнодорожного пути — советского проекта 1928 г. Основной путь Тайшет — Советская Гавань строился с большими перерывами с 1938 по 1984 г. и пролегает по территории Иркутской, Читинской, Амурской областей, Бурятии и Якутии, Хабаровскому краю. Общая протяженность магистрали — 4 300 километров.

Строительство центральной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков — Северомуйский тоннель — был введен в постоянную эксплуатацию только в 2003 г.

Источниками поступлений в коллекцию фотодокументов по тематике БАМа стали различные организации, учреждения и физические лица. Хронологически фотодокументы Государственного архива Бурятии освещают период строительства БАМа с 1974 по 2000-е гг.

Важно отметить, что фотодокументы периода строительства БАМа хранятся и в фондах личного происхождения. В частности, в Государственном архиве Республики Бурятия находится личный фонд ФР-1967 Абрама Марковича Куртика (1908–1993), архивиста, фотографа, краеведа. А. М. Куртик родился 25 декабря 1908 г. в г. Верхнеудинске (с 1934 г., г. Улан-Удэ), из-за тяжелого семейного положения ему рано пришлось оставить учебу и начать трудовую деятельность. А. М. Куртик — участник Великой Отечественной войны, был награжден орденом Отечественной войны II степени и медалями.

Любовь к истории своего края привела Абрама Марковича в 1965 г. в Центральный государственный архив Бурятской АССР (ныне Государственный архив Республики Бурятия), в лабораторию микрофильмирования, где создавался страховой фонд на особо ценные документы Архивного фонда страны. В течение 10 с лишним лет он работал в архиве, за это время им была создана богатейшая коллекция фотодокументов, состоящая из репродукций и его собственных фотографий.

В октябре 1993 г. после его смерти вдова, Клыпина Елизавета Леонтьевна, передала весь личный архив в архив, уже в июле-июне 1994 г., затем в 1998 г., 2000 г., 2002 г. проводилась научно-техническая обработка фонда, в результате которой сформировали 236 дел за 1810–1994 гг., из них 37 дел с фотодокументами, составлены описи фотодокументов в 3-х томах.

Фотодокументы из фонда А. М. Куртика можно рассматривать и как исторические источники, и как фотоискусство. Благодаря его труду и творчеству архив располагает большим количеством фотографий, посвященных БАМу. В то же время стоит отметить, что большое количество негативов, в т. ч. по теме строительства БАМа были не атрибутированными, с ними пришлось много поработать. Для этого архивисты привлекали известного в республике краеведа-исследователя В. К. Гурьянова.

Вся работа по аннотированию проводилась согласно архивным требованиям и основным правилам работы с фотодокументами. В ходе этой работы негативы были учтены, составлены соответствующие аннотации, разложены по конвертам и папкам. При составлении описей трудно было выявить сведения о месте съемки и крайних датах негативов, поэтому эти графы были опущены в описи. В результате негативы прошли экспертизу и взяты на государственное хранение.

В совокупности все фотодокументы Государственного архива Бурятии по истории БАМа условно можно объединить в 3 основные тематические группы:

1) «Строительство БАМа». В данную группу мы включили уникальные фотографии первых палаточных городков, поселков строителей и городов по линии БАМа, инфраструктурные сооружения, возводимые бамовцами (мосты, тоннели, порталы, железнодорожные объекты и т. д.), используемую на строительстве специальную технику. На фотографиях этой группы за период с 1976 по 1984 г. представлены: сбойка четвертого Мысового тоннеля, строительство города Северобайкальск, первый поезд по маршруту Северобайкальск-Нижнеангарск и др. (фото № 1–9).

2) «БАМ в лицах». БАМ возводили всем Советским Союзом. За всю историю строительства в нем участвовали свыше 2 миллионов человек. Начиная с 1974 г. большую стройку отправились покорять комсомольские молодежные отряды. На фотографиях этой группы мы видим незабываемые одухотворенные лица строителей, в том числе комсомольцев, которые внесли огромный вклад в строительство БАМа, своим самоотверженным трудом и сплоченностью завоевали уважение и почет среди профессиональных строителей (фото № 10–14).

3) «Соцкультбыт на БАМе». Группа фотографий, характеризующая формирование социальной инфраструктуры, возведение объектов соцкультбыта (объекты здравоохранения, образования, культурного досуга, общепита и др.) в поселках строителей и жилой среды поселений вдоль БАМ (фото № 15–18).

«Строительство БАМа»



Фото 1. Первый палаточный городок строителей БАМа на территории Бурятии. 1-й строительный участок 11-го тоннельного отряда «Главтоннельмостростроя». Берег р. Баргузин, Курумканский район. Лето 1974 г.



Фото 2. БАМ. Поселок геологов «Центральный» на Северо-Муйском тоннеле. На переднем плане буровая, с помощью которой исследуются породы по оси тоннеля. Витимская геопартия Багдаринской экспедиции. Февраль 1975 г.



Фото 3. Строительство Северобайкальска.
Сотни бамовцев получили благоустроенные квартиры



Фото 4. Штольня Восточного портала Байкальского тоннеля

Вблизи поселка Гоуджекит. Фотография была сделана в 1976 г. Протяженность Байкальского тоннеля составляет 6 685 метров. Тоннель расположен на границе Иркутской области и Бурятии, пересекает Байкальский хребет под перевалом Даван. В районе высокая сейсмическая активность: 8–9 баллов. Нитка тоннеля проходит в скальных грунтах, пересекаемых многочисленными тектоническими зонами разломов. Строительство Байкальского тоннеля началось в 1974 г., а 31 декабря 1985 г. Байкальский тоннель был принят в постоянную эксплуатацию на электровозной тяге.



Фото 5. Старый Уоян. Оборудование для тоннельного отряда № 11. Автор А. М. Куртик. г. Северомуйск. 1976 г. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 8 об., фото № 18



Фото 6. Памятник гусеничному вездеходу ГТ-Т, первым пробившемуся через перевал Северо-Муйского хребта, был установлен в 1979 г. на въезде в поселок Северомуйск



Фото 7. Легендарные Магирусы на строительстве БАМа. Восточный портал Северомуйского тоннеля. Автор А. М. Куртик. Северо-Байкальский район. 1979 г. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 87



Фото 8. Первый поезд Северобайкальск — Нижнеангарск. 31 июля 1980 г.



Фото 9. Завершение сбойки четвертого Мысового тоннеля. Из забоя идет колонна МоАЗов, вывозящих грунт. За рулем первой машины с транспарантом «Есть четвертый Мысовой!» — В. Гласнер, ветеран труда, водитель. 28 мая 1983 г.

«БАМ в лицах»



Фото 10. Вручение комсомольских путевок на строительство БАМа в областном комитете ВЛКСМ. В апреле 1974 г. БАМ был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, что подтверждает в высшей степени значимость магистрали для СССР. Количество задействованных на БАМе комсомольцев было очень большим. 14 октября 1974 г.



Фото 11. Тоннельщик Валентин Романович Толстоухов, Герой Социалистического Труда. В августе 1975 г. в числе первых высадился в предгорьях Байкальского хребта, строил дома и обустривал будущий поселок Гоуджекит. В. Р. Толстоухов стал учителем и наставником будущих проходчиков



Фото 12. Слет бригад им. XVII съезда ВЛКСМ — строителей БАМа.
г. Улан-Удэ, 21 мая 1976 г.



Фото 13. (август 1976 г., п. Даван) — начальник Главбамтоннельстроя, Герой Социалистического труда Ю. А. Кошелев и проходчик Липовский. Юрий Анатольевич Кошелев являлся начальником Главбамтоннельстроя в период с 1976 по 1986 г., при нем строились тоннели БАМа, в том числе и Северо-Муйский, самый сложный в мире.



Фото 14. На укладке «золотого звена» машинисты-путькладчики Л. Бердников,
В. Дудников, П. Колмаков. Фото Ф. Пилюгина. Станция Куанда. 1984 г.

«Соцкультбыт на БАМ»



Фото 15. Культурный досуг строителя БАМа. Выбор книги для чтения. Автор А. М. Куртик. г. Северомуйск. 1970-е гг. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 109. Л. 9



Фото 16. Открытие новой школы. Автор А. М. Куртик. г. Северобайкальск. 1 сентября 1976 г. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 23 об. фото № 60.

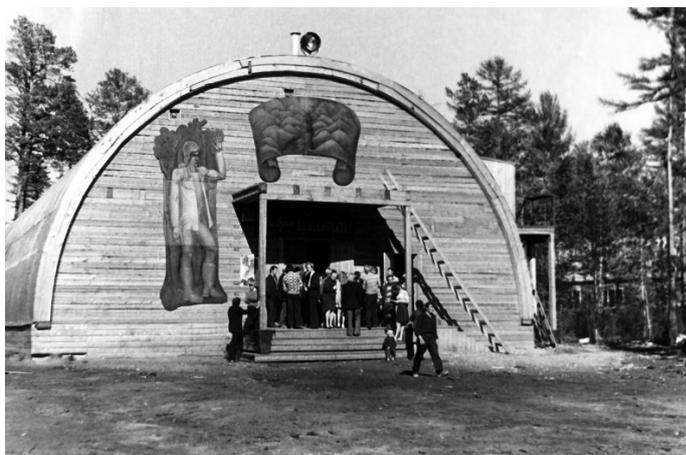


Фото 17. Здание клуба. Автор А. М. Куртик. г. Северобайкальск. 1976 г. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 257.



Фото № 18. БАМ. Столовая. Автор А. М. Куртик. г. Северобайкальск.
1979 г. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 8., фото № 17

В завершение необходимо отметить, что фотодокументы архива, раскрывающие тематику строительства БАМа, с целью обеспечения сохранности подлинников оцифрованы. Байкало-Амурская магистраль — уникальный инженерный объект, и архивные аудиовизуальные источники выступают важным инструментом при проведении разного рода исследований.

Литература

1. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Коллекция фотодокументов.
2. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 109. Л. 9
3. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 23 об. фото № 60
4. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 257
5. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 8., фото № 17
6. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1. Д. 228. Л. 8 об., фото № 18
7. ГАРБ. ФР. 1967. Оп. 1-н. Д. 87.

УДК 069.5

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧИТИНСКОГО УЧАСТКА БАМа В КОЛЛЕКЦИИ ФАЛЕРИСТИКИ ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЕВОГО КРАЕВЕДЧЕСКОГО МУЗЕЯ ИМ. А. К. КУЗНЕЦОВА

© Черепанова Мария Олеговна

научный сотрудник,

Забайкальский краевой краеведческий музей им. А. К. Кузнецова

Россия, 672000, г. Чита, ул. Бабушкина, 113

mary-deu@mail.ru

В статье исследуется фалеристический раздел коллекции музея по теме строительства Читинского участка Байкало-Амурской магистрали. Перечислены железнодорожные поселки и объекты, строительные бригады, отраженные в предметах фалеристики. Дана краткая статистика и история строительства Читинского участка. Дано описание работы научных экспедиций, совершенных в период строительства магистрали сотрудниками музея, в ходе которых собирался материал для пополнения фондов и экспозиций музея. Изучено и кратко описано более 40 разновидностей предметов фалеристики по данной теме: выделены значки по построенным на пути поселкам, строительным-монтажным поездам, поездам Мостостроя и Бамтоннельстроя, описаны настольные и наградные медали. В статье сделана попытка систематизации коллекции по категориям. Выделена значимость коллекции для сохранения истории строительства магистрали.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; Читинский участок Байкало-Амурской магистрали; фалеристика; значок; медаль; Золотое звено; станция Куанда; станция Чара; станция Икабья; станция Хани; БАМстройпуть.

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE CHITA SECTION
OF THE BAM IN THE PHALERISTICS COLLECTION
OF A. K. KUZNETSOV ZABAIKAL REGIONAL LOCAL STUDIES MUSEUM

© Maria O. Cherepanova

Researcher

A. K. Kuznetsov Zabaikal Regional Local Studies Museum

Russia, 672000, Chita, Babushkin st., 113

mary-deu@mail.ru

The article examines the Faleristic section of the museum's collection on the topic of the construction of the Chita section of the Baikal-Amur Mainline. Railway settlements and objects, construction crews, reflected in faleristic objects, were rewritten. Brief statistics and history of the construction of the Chita section are given. A description is given of the work of scientific expeditions carried out during the construction of the magistrates by museum staff, during which materials were collected to replenish the funds and exhibitions of the museum. More than 40 subjects of faleristics on this topic were studied and briefly reviewed: badges for construction villages along the route, construction and installation trains, Mostostroy and Bamtonnelstroy trains were highlighted, tabletop and award medals were described. The article makes an attempt to systematize the collection into categories. The originality of the collection, which is significant for preserving the history of highway construction, is highlighted.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; Chita section of the Baikal-Amur Mainline; faleristics; icon; medal; Golden link; Kuanda station; Chara station; Ikabya station; Hani station; BAMstroypu.

Читинский участок Байкало-Амурской магистрали имеет протяженность 330 км, с запада, от моста через р. Витим до восточной границы с Амурской областью (ст. Хани). По утверждению ученых и строителей, он был самым сложным на всей трассе [1, с. 1]. На этой территории было построено 6 поселков: Куанда, Сюльбан, Леприндо, Чара, Икабья, Хани; 380 больших и малых мостов, уложено 345 водопропускных труб, на каждый километр трассы пришлось по 2 искусственных сооружения [9, с. 85–86].

Читинский участок по природно-климатическим и инженерно-геологическим условиям — самый сложный на трассе от р. Лены до Советской Гавани. Здесь находится самая высокая точка БАМа — разъезд Мурурин (13 023 метра над уровнем моря) и самая высокая точка Забайкальского края — пик БАМ (3 073 метра над уровнем моря). Вершина названа в честь первых изыскателей трассы. Исследования на Читинском участке начались еще в 1932 г., но к его освоению приступили лишь в 1975 г. В январе 1975 г. организованы строительно-монтажные поезда (СМП) № 576, 577, 578 [9, с. 85–86].

В фондах Забайкальского краевого краеведческого музея им. А. К. Кузнецова хранится множество артефактов, отражающих строительство БАМа. Это документы, фотографии, предметы и личные вещи строителей. В данной статье мы затронем коллекцию фалеристики по этой теме, кроме этого выделим значки и медали, посвященные строительству читинского участка БАМа.

Начиная с 1974 г. сотрудники музея более 25 раз выезжали на БАМ для сбора музейных коллекций [7, с. 48]. В научном архиве музея хранятся отчеты и дневники экспедиций в район строительства. Производилась фотофиксация местности, производственных процессов, быта строителей, пополнялась тематическая коллекция. Так, из дневника одной из экспедиций, проведенной в июне-июле 1983 г., мы узнаем, что работниками СМП Казахбамстрой были переданы в музей значки «Казахбамстрой» с эмблемой и «Казахбамстрой. Чара». Возможность собрать материалы по данной тематике позволила музею еще в 1974 г. открыть первую экспозицию о читинском участке БАМа [4, с. 23].

Надписи на значках отражают наименования бригад, отрядов и других строительных подразделений, а также знаменательные события стройки и топонимические привязки, воспроизводящие в первую очередь названия станций и поселков.

Куанда. Поселок основан в январе 1981 г. рабочими мехколонны № 4 треста «Бамстроймеханизация» и СМП-695 УС «Бамстройпуть» [10, с. 121–122]. 50 лет назад, 1 октября 1984 года, на станции Куанда состоялась церемония укладки «золотого звена» БАМа, которое соединило западную и восточную части железной дороги. В память об этом были выпущены значки:

– «БАМ. Золотое звено. Ст. Куанда. 1984» (круглый значок с изображением в центре строителя и строительного крана);

– «БАМ. Золотое звено. 1984» (значок с клеймом «А-АФС», изготовлен Алма-Атинской фабрикой сувениров, выполнен в форме красного знамени, в центре которого изображены железнодорожные пути);

– «БАМ. МО.76. 1974–1984. Есть стыковка!» (значок с изображением карты БАМа).

В Чите в 1970-х — начале 1990-х годов существовало Экспериментальное предприятие художественных промыслов, которое занималось изготовлением различных сувенирных изделий, в том числе и значков [2]. Были выпущены разновидности значков, посвященных БАМу. С клеймом предприятия «ЭПХП» значков немного, один из них — «БАМ. УС Бамстройпуть. Золотое звено. Куанда. 1984».

В 1984 г. на станцию Куанда прибыл первый поезд. Это событие отразил круглый значок «БАМ. Первый поезд. Ст. Куанда. 84».

Шефской бригадой при строительстве станции Куанда был СМП «Узбамстрой» из Узбекской ССР (с 1982 г.). Деревянные панно с орнаментом в национальном узбекском стиле до сих пор сохранились на многих домах ст. Куанда. В память об этом

также есть значки, но в музее хранятся только эскизы четырех значков «Узбамстрой» с различающимися рисунками.

Сюльбан. Поселок начал строиться в 1981 г. бригадами СМП № 697 [11, с. 121–122]. В музее хранятся фотографии и негативы, отражающие работу бригады СМП-697 в п. Сюльбан.

Леприндо. Рабочий поселок, в котором с 1981 г. дислоцировались СМП-591, МК-158 треста «Бамстроймеханизация». По окончании строительства поселок был упразднен. В музее хранятся фотографии и негативы о работе бригады СМП-591 в п. Леприндо.

Новая Чара. Поселок стал самым крупным населенным пунктом читинского участка. Поселок возник в 1979 г. во время строительства БАМа [10, с. 348]. В 1981 г. в Новую Чару прибыл шефский коллектив казахстанских строителей [10, с. 121–122]. Железнодорожный вокзал поселка возвели строители СМП «Казахбамстрой». Здание отличает очень оригинальное и смелое архитектурное решение (архитектор Е. Л. Рыков). Во внутреннем оформлении здания сохранились деревянные панно, на которых изображены традиционные мотивы, повествующие о быте казахского народа.

С данным СМП связано несколько разнообразных значков: «Казахбамстрой. Ст. Чара» (на планке — флаг Казахской ССР, на знаке — изображение строительства станции Чара); «Казахбамстрой» (значок из пластмассы).

В коллекции хранится настольная медаль «Казахбамстрой. Ст. Чара». Медаль круглая, диаметром 65 мм, надпись «БАМ» выполнена в виде поезда, надпись «СТРОЙ» — в виде рельсов, на оборотной стороне на изгибающейся ленте перечислены города и населенные пункты: Павлодар, Алма-Ата, Караганда, Чара.

Следующие значки передала музею участница строительства БАМа Любовь Уварова в 2006 г:

- «БАМ. Чара. СМП-577. 1975-1990» с клеймом «А-АФС»;
- «БАМ. СМП-577. Нагорный. Забайкальская ЖД. Чара. 1975–1990» с изображениями поезда и стилизованной железной дороги, с клеймом «А-АФС»;
- «БАМ. СМП-577. Нагорная. Чара. 1975–1985» с клеймом «А-АФС»;
- «Бамстройпуть. СМП-577. 1984», значок в виде молота;
- «БАМ. СМП-577. Нагорная. Чара. 1975–1990»;
- значок на планке «БАМ. СМП-577. Чара»;
- значок на планке «БАМ. СМП-577. 15. 1975–1990»;
- значок на планке. СССР. «Бамстройпуть. СМП-577. Тында –Нагорный — Берка-кит — Чара. 1975»;
- «БАМ. Нагорная — Чара. СМП-577. 1975–1985».

В 1983 г. в п. Новая Чара создается музей, а в 1988 г. для него построено новое здание, спроектированное архитекторами «Читагражданпроект» и построенное рабочими СМП-577 УС «Бамстройпуть» [7, с. 48]. В память об этом событии выпущен круглый значок из пластмассы «БАМ. Чара. Филиал Читинского областного краеведческого музея» — на фоне гор изображен поселок Чара, в центре — одноэтажное деревянное здание музея.

Икабья. Строительство станции началось в 1980 бригадой СМП-591, затем СМП-696 и СМП «ГрузстройБАМ» [10, с. 15]. В фалеристической коллекции имеются два значка: «БАМ. УС Бамстройпуть. Икабья. СМП-696. Отряд имени XXVI съезда КПСС» и «УС Бамстройпуть. Икабья СМП-696. Отряд имени XXVI съезда КПСС».

Март 1981 — март 1982». Значки на планке, на первой изображены здание и строительный кран, на второй — горы и ели со зданиями.

24 сентября 1983 г. на станцию Икабья пришел первый рабочий поезд. В память о данном событии изготовлен значок на планке «БАМ. 1 поезд. ст. Икабья. 1148 км 24.Х.1983» с изображением прибывающего поезда.

С 1984 г. в поселке начали работу грузинские строители ССМП «ГрузБАМстрой». В облике п. Икабья архитектура станционных и жилых домов ассоциируется с национальным зодчеством Грузии. Визитной карточкой поселка были изысканные козырьки над входами в дома с рисунками на тему гор Грузии. В музее хранятся фотографии о строительстве данного поселка.

С поселком Икабья также связаны значки «УС БАМ СП. СМП-696. Золотое звено. Ст. Икабья. I.X.1984» с картой малого БАМа и «УС Бамстройпуть. Золотое звено. СМП-696 ст. Икабья. I.X.1984» с изображением укладки последнего звена.

Хани. Поселок расположен на стыке Якутии, Амурской области и Забайкальского края, территориально принадлежит Республике Саха (Якутия). Первый десант СМП-576 прибыл на место будущего поселка 1 февраля 1979 г. [11, с. 15]. В марте 1979 г. в палаточный лагерь приехал десант СМП-596. Работа бригад СМП-576 зафиксирована в значках «БАМ. СМП-576. Тында. Муртыгит. Могот. Гиллюй. Хани»; «УС Бамстройпуть. Ст. Хани. СМП-576. 1975–1982 гг.» (пластмассовый значок, с изображением проходящего через горы поезда) и «Бамстройпуть. р. Витим-Куанда-Чара-Хани-Тында-БАМ-Беркамит» (с изображением карты Малого БАМа).

Кодарский тоннель пересекает отрог Кодарского хребта, расположенный на севере Забайкалья. Горнопроходческие работы тоннеля начаты в сентябре 1982 г. [5, с. 63]. Кодарский тоннель — самый высокогорный среди всех тоннелей БАМа. Длина тоннеля достигает 1 981 м, со вспомогательными выработками — 2 050 м. В честь строителей Бамтоннельстроя выпущен значок «Бамтоннельстрой. Северомуйский. Кодарский. Байкальский. Нагорный. Мысовые» с изображением тоннеля и выезжающего из него поезда.

На читинском участке сосредоточена высокая концентрация искусственных сооружений. В среднем по мосту на каждые полтора километра. Здесь работали 2 треста — «Мостострой-9» и «Мостострой-10». Они занимались бурением скважин, устанавливали столбы для фундаментов мостов и монтировали полносборные малые мосты [4, с. 22, 24]. 9-й трест начал работу с запада, 10-й с востока. Среди всех объектов десять мостов превышали длину в 100 метров. 250-метровый мост пересек разъезд Икабьекан по диагонали, а 280-метровый мост на станции Икабья переходит сразу через две реки [4, с. 135].

Одному из трестов посвящены значки «БАМ. Мостострой. 10» с клеймом «ЭТПК» и изображением значка ВЛКСМ (изготовитель — Московский экспериментальный творческо-производственный комбинат Художественного фонда России), и «БАМ. Мостострой. 10».

Выделены и значки, посвященные одному из подразделений Мостостроя — мостоотряду № 47: «БАМ. 845 км. Золотой мост. МО 47» с изображенным мостом и «БАМ. Мостоотряд. 47. 1974–1984» с картой Малого БАМа.

Отдельно выделим серийные и наградные знаки фалеристики.

В серии, посвященной 60-летию советского Забайкалья, выпущенной Читинским экспериментальным предприятием художественных промыслов в 1982 г., есть значок «Читинский участок. БАМ».

Культурная жизнь на БАМе была насыщенной. Поддержать строителей приезжали многие знаменитости и деятели культуры. Проводились встречи, культурные вечера, фестивали, выставки.

В 1985 г. в Чаре был проведен III фестиваль самодеятельной песни. Об этом нам напоминает значок «БАМ. Чара. 84. III фестиваль самодеятельной песни. 1945–1985», изготовленный предприятием «Киевпластмасс».

Заслуженный работник культуры РФ, ветеран музейного дела и один из бывших директоров нашего музея Валерия Степановна Терехина передала в фонды свои награды, в числе которых знак «БАМ. За активное участие в культурном обслуживании строителей БАМа». В 1970–1980-е гг. музей принимал участие в культурной жизни строителей магистрали. При Валерии Степановне был создан музей в п. Новая Чара [7, с. 274].

В коллекции имеется и настольная медаль «БАМ. За активное участие в культурном обслуживании строителей». Медаль круглая, диаметром 60 мм, на оборотной стороне изображены символы культуры: ноты, маска театральная, кисть.

Нельзя не отметить нагрудную медаль, которую вручали рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим, проработавшим на строительстве и по его обслуживанию не менее трех лет. Такую медаль заслужил почетный гражданин г. Читы, участник Великой Отечественной войны Прокопий Никифорофич Копылов (1924–2006) [8, с. 272]. Он был награжден орденом Отечественной войны I степени и множеством медалей, связанных с Победой в ВОВ. В списке наград — медаль (и удостоверение к ней) «За строительство БАМа». Медаль была учреждена Указом Президиума Верховного Совета СССР 8 октября 1976 г.

Знаком ВЛКСМ «Молодой гвардеец XI пятилетки» награжден ветеран строительства БАМа, заместитель начальника комсомольско-молодежного СМП-571 «Юность Сибири» «Ангарстроя» Валентин Иванович Ураков [3, с. 136]. Знак учрежден постановлением Бюро ЦК ВЛКСМ от 24 марта 1981 г. Знак II степени вручался за успешно выполненные и перевыполненные раньше срока годовые плановые задания.

По коллекции значков мы проследили, какие поселки строились на читинском участке магистрали, какие тоннели и мосты прокладывались, и какие строительные отряды на этих местах работали. Выделили яркие личности людей, участвовавших в строительстве БАМа и передавших свои экспонаты музею.

По завершении строительства какого-либо участка или пути в учреждениях заказывали значки на память. Отдельно выпускали медали за строительство БАМа и за организацию культурных мероприятий для строителей.

Большинство предметов фалеристики датируется 1970–1980 гг. После укладки «золотого звена» изготовление значков и медалей практически прекращается. На данный момент строительство Байкало-Амурской магистрали продолжается, но выпуск подобных знаков фалеристики не производится, за исключением юбилейных медалей к годовщинам строительства БАМа 30-, 40- и 50-тилетия Байкало-Амурской магистрали.

Читинский участок БАМа являлся завершающим этапом строительства железнодорожного пути, по которому было уложено последнее «золотое звено» магистрали. В строительстве принимали участие организации союзных республик: Казахстана, Грузии и Узбекистана, бригады строительно-монтажных поездов, поездов Мостостроя и Бамтоннельстроя из разных городов России.

Символика на знаках фалеристики читинского участка БАМа часто повторяется: рельсы, поезда, краны, здания, ели, горы и карты БАМа, но чаще всего на значках основное место занимают надписи. Попробуем систематизировать данную коллекцию, выделим несколько категорий:

- значки событийные (прибытие первых поездов, укладка «золотого звена», проведение фестивалей, создание музея в Чаре);
- значки строительных отрядов (СМП, Мостострой, Бамтоннельстрой, Казахбамстрой, Грузбамстрой, Узбамстрой);
- значки с топонимикой (строительство поселков Куанда, Чара, Икабья, Хани);
- смешанные типы (строительные отряды и поселки, строительные отряды и укладка «золотого звена»);
- наградные знаки («За активное участие в культурном обслуживании строителей БАМа» и «За строительство БАМа», «Молодой гвардеец XI пятилетки»);
- значки с клеймами (Читинский «ЭПХП», Московский «ЭТПК», Алма-Атинский «А-АФС», «Киевпластмасс»).

В статье описана коллекция фалеристики музея строительства читинского участка БАМа, но в целом в музейную коллекцию входит множество разных предметов, посвященных строительству всей магистрали, которые требуют дальнейшего детального изучения.

Коллекция фалеристики по данной теме достаточно разнообразна по событиям, символике, надписям, клеймам. Она имеет большое значение для хозяйственного освоения Дальнего Востока РФ и очень важна для сохранения истории строительства магистрали. В музейной практике частично она представлена в постоянной экспозиции «От Транссиба до БАМа».

Литература

1. БАМ: «Золотое звено» (Читинский участок) / вступительная статья Л. Фадеева; фот. В. Дианова и др. Чита, 1984. 64 с., ил.
2. Беляков В. А. К серии значков «Современные гербы Забайкалья» // Гербовед. 1994. № 1–2 (5–6). С. 154–156.
3. Левашов В. В. Золотое звено: книга про Байкало-Амурскую магистраль, написанная ее строителями. Москва: Молодая гвардия, 1982. 191 с.
4. Снегур А. Е. Золотая стыковка. Чита : Экспресс-издательство, 2009. 192 с.: ил.
5. Малая энциклопедия Забайкалья. Архитектура и строительство / главный редактор Н. Н. Жданова. Новосибирск: Наука, 2016. 540 с.
6. Энциклопедия Забайкалья: Культура: в 2 частях / главный редактор Р. Ф. Гениатулин. Новосибирск: Наука, 2009. Ч. 1: А–Л. 439 с.
7. Энциклопедия Забайкалья: Культура: в 2 частях / главный редактор Р. Ф. Гениатулин. Новосибирск: Наука, 2009. Ч. 2: М–Я. 459 с.
8. Энциклопедия Забайкалья: Чита / главный редактор К. К. Ильковский, А. Д. Михалев. Новосибирск: Наука, 2014. 648 с.
9. Энциклопедия Забайкалья: Читинская область: в 4 томах. Т. II: А–З / главный редактор Р. Ф. Гениатулин. Новосибирск: Наука, 2003. 418 с.
10. Энциклопедия Забайкалья: Читинская область: в 4 томах. Т. III: И–Р / главный редактор Р. Ф. Гениатулин. Новосибирск: Наука, 2006. 541 с.
11. Энциклопедия Забайкалья: Читинская область: в 4 томах. Т. IV: С–Я / главный редактор Р. Ф. Гениатулин. Новосибирск: Наука, 2006. 526 с.

УДК 070 (571/54)(09)

РАДИОПЕРЕДАЧИ О БАМЕ
(ПО МАТЕРИАЛАМ КОМИТЕТА ПО ТЕЛЕВИДЕНИЮ И РАДИОВЕЩАНИЮ
СОВЕТА МИНИСТРОВ БУРЯТСКОЙ АССР)

© **Шагдарова Баярма Баторовна**

кандидат исторических наук, доцент,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Ранжурова, 6
bayarma70@mail.ru

В статье исследуется медийный контент, посвященный строительству Бурятского участка Байкало-Амурской магистрали. На материалах радиопередач Комитета по телевидению и радиовещанию при Совете Министров Бурятской АССР рассмотрена деятельность республиканского радиокomiteта по освещению бамовской стройки, жизни и судеб ее героев. Изучение радиопередач дало возможность получить сведения о специфике работы радиожурналистов, освещавших стройку в особых внестудийных условиях. Также удалось выяснить, что наибольшее количество радиопередач пришлось на 1974–1978 гг., когда тематика БАМа прочно прижилась в радиоэфире Бурятии.

Ключевые слова: радиопередача; БАМ; комсомольская стройка; радиоэфир; пропаганда.

RADIO BROADCASTS ABOUT THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

© Baiarma B. Shagdarova

Candidate of History, Associate Professor
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a
bayarma70@mail.ru

The article examines media content in which the subject of consideration is the famous construction site of the USSR era. This construction was called the Baikal-Amur Railway. To be more precise, we are talking about the history of the Buryat section of the BAM through the prism of radio broadcasts. Based on materials from radio broadcasts of the Committee on Television and Radio Broadcasting under the Council of Ministers of the Buryat Autonomous Soviet Socialist Republic, the activities of the republican radio committee to cover the Bam construction, the life and destinies of its heroes are examined. The largest number of radio broadcasts occurred in 1974–1978.

Keywords: broadcast; Baikal-Amur Mainline; Komsomol construction; radio sketch.

В 1970-е гг. радиовещание в СССР было отмечено появлением в эфире новых радиопередач и распространением таких жанров, как интервью и очерк. Передачи Всесоюзного радио, местных радиокomiteтов слушали в республиках, краях и областях. Этот вид массовой информации и пропаганды все еще играл большую роль в жизни людей, несмотря на то, что начиналось производство телевизоров. Каждое утро жители нашей республики и ее столицы просыпались под звуки гимна, который звучал

ровно в 6 часов 50 минут. В будние дни местное радиовещание заканчивалось в 10 часов вечера. По субботам утренний эфир открывался в 7 часов 15 минут и заканчивался в 21 час 15 минут. По воскресеньям бурятский радиокomitee проводил вещание с 7 до 10 часов утра. Верстка вещания радиокomitee состояла из двух направлений: общественно-политического и художественного видов вещания. По общественно-политическому вещанию работали редакция пропаганды и редакция промышленности, готовившие такие циклы радиопередач, как «Радиоуниверситет миллионов», «Партийная забота о кадрах», «Новатор-наставник», «Рационализаторы и изобретатели — пятилетке», «Гордость рабочего в труде», «Влияние квалификации кадров на рост производительности труда». К началу 1970-х гг. ведущей тематикой общественно-политического вещания являлись вопросы промышленного и сельскохозяйственного производства, производительности труда, описание трудовых будней и достижений местных предприятий.

Со 2-го квартала 1974 г. Бурятский радиокomitee вплотную приступил к освещению хода строительства Байкало-Амурской магистрали. В эфире республиканского радио появился радиосикл «БАМ — стройка века», который знакомил слушателей с темой Всесоюзной стройки. Серьезные усилия были вложены руководством республики, комитета по телевидению и радиовещанию при Совете Министров Бурятской АССР в организацию регулярных радиопередач с таежного БАМа. Работавший тогда начальником студии радиовещания А. Г. Румянцев вместе с коллективом радиокomitee приложил много труда в освещение широкой тематики БАМа, в разработку жанровых и звуковых особенностей этих радиопередач. Стоит подчеркнуть, что освещение бамовской темы являлось серьезной проверкой для коллектива радиокomitee, потому что с самых первых выпусков корреспондентам предстояло готовить радиопередачи в особых внестудийных условиях. Самому А. Г. Румянцеву пришлось неоднократно бывать на стройке и оперативно решать важные вопросы по организации условий работы радиожурналистов. Впоследствии он был удостоен медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали».

Радиопередачи про БАМ вызывали у слушателей особый интерес. Они были обречены на успех, потому что в этих радиопередачах было заложено главное преимущество — новизна и масштаб темы. Кроме того, журналисты знакомили слушателей с интересными людьми — героями стройки, приехавшими в Бурятию на БАМ из разных концов Советского Союза. Особую эмоциональность и выразительность передач придавали живые звуки работающей техники в тайге, шум многовековой тайги, через которую бамовцам предстояло проложить автомагистраль, рассказы строителей, полных решимости выполнить поставленную задачу.

19 сентября 1974 г. в эфир республиканского радио была передана первая радиопередача о БАМе на бурятском языке «Агууехэ замай барилга дээрэ» (На строительстве великой трассы). Автор передачи, журналист, писатель М. Осодоев для подготовки этой передачи побывал в таежной глуши, на стройке, куда ему пришлось добираться на вертолете. Передача была подготовлена в жанре зарисовки. В ней автор документально точно раскрывает все, что сам видит вокруг и помогает слушателю с помощью описания деталей представить себе воочию картину таежной жизни строителей-первопроходцев: «Далай шадархи газар дайда! Байгаалиин эгээл дүлии газарта, бар хара тайгын гүн соо, Хурамхаанһаа аяар хоёр зуун километрэй зайда оршодог бүтүү бүглүү шэдхэ шэрэнги соо байрлаһан хүнүүд хойто зүг тээшэ ошохо харгы бүтээлсэнэ. Эдэ хаанаһаа ерэнэн хүбүүд бэ? Ямар тиимэ хайн хайхан ханал бодол

тэдэниие иишэ ерүүлээ гээшэб? Эдэнэр тайгын абарга бүдүүн мододые үндэһөөрнь урбуулжа, ажабайдалай дүлэтэ амисхалые мэдүүлнэ» [1, л. 1].

Радиожурналист рассказывает о том, что в одном из северных уголков Бурятии, далеко за Курумканом, начата стройка автомагистрали. Среди вековых сосен раскинулся большой платочный лагерь, где живут и работают строители, приехавшие сюда по комсомольским путевкам из самых разных концов СССР. Также из радиозарисовки узнаем, что официально этот участок строительства дороги Тазы — Уоян называется участком номер один, руководит им опытейший строитель Алексей Серафимович Федоренко. В апреле 1974 г. он в числе первых шести строителей приехал в Улан-Удэ, оттуда они прибыли в Курумкан и затем на вертолете добрались до конечного пункта, расположенного в местности Тазы. Здесь их встретил лишь шум многовековой тайги, не было ни одной единицы техники, совсем ничего. А. С. Федоренко считает историческим день 26 мая, потому что в этот день в местности Тазы началась стройка автодороги Тазы — Уоян, которая по официальным документам именовалась как Участок-1» [Там же, л. 4].

Через два месяца после выхода первой радиопередачи про БАМ в эфире вышла следующая, подготовленная лектором обкома КПСС Б. П. Кряневым. Подготовленная им радиозарисовка «Начальные странички» прозвучала 12 ноября 1974 г. и была посвящена будням первопроходцев. В ней говорится о протяженности бурятского участка будущей Байкало-Амурской железной дороги в 624 км. Автор зарисовки рассказывает слушателям, что для строительства железной дороги необходимо проложить три автомобильные дороги: от местности Тазы до села Уоян, от Нижнеангарска до Душкачана и третью трассу — до Северного Байкала [Там же, л. 10]. Автор отмечает, что самый сложный участок автодороги расположен в местности Уоян, потому что кругом непроходимые горные скалы, быстрые горные реки, топи [Там же, л. 12]. Б. П. Крянев умело приводит интересные факты про бамовскую стройку, заостряя внимание слушателя на одном из главных фактов: строители прокладывают дороги к Северо-Муйскому горному хребту, где будет проложен железнодорожный тоннель [Там же, л. 16].

Радиопередачи Комитета по телевидению и радиовещанию Бурятии про БАМ составляют серьезный массив архивных документов, отобранных на хранение в 1970-е гг. в фонд Р-1051. Десятки радиопередач по бамовской тематике представляют собой бесценную документалистику, материалы которой практически не исследованы.

За период с 1974 по 1977 гг. насчитывается 13 архивных дел с текстами радиопередач:

- Дело 1106 — тексты радиопередач из цикла «БАМ — Всенародная стройка».
- Дело 1111 — тексты радиопередач по редакции промышленности, посвященных строительству БАМа.
- Дело 1210 — тексты радиопередач по редакции пропаганды из цикла «БАМ — всенародная стройка».
- Дело 1224 — тексты радиопередач по редакции промышленности, посвященные строительству БАМа.
- Дело 1235 — текст радиопередачи «Сельское хозяйство в районе БАМа» по редакции сельского хозяйства.
- Дело 1236 — текст радиопередачи про БАМ «Баунтовская новь» по редакции сельского хозяйства.

- Дело 1361 — текст радиопередачи «БАМ — стройка века» по редакции пропаганды.
- Дело 1371 — тексты радиопередач по редакции промышленности, посвященных строительству БАМа.
- Дело 1380 — текст радиопередачи «Совхоз на БАМе» по редакции сельского хозяйства.
- Дело 1387 — текст радиопередач по молодежной редакции, посвященных строительству БАМа.
- Дело 1399. Текст радиопередач, посвященных строительству БАМа за 1976 год. Редакция литературных передач.
- Дело 1488 — тексты радиопередач о БАМе по редакции пропаганды.
- Дело 1507 — текст радиопередачи «Сельское хозяйство в зоне БАМа» по редакции сельского хозяйства.

С 1977 по 1984 г. в целом количество радиопередач становится заметно меньше, между тем фокус освещения бамовской тематики перемещается в поле республиканского телевидения.

Радиоэфир Бурятии в 1970-е гг. значительно обогатился с появлением радиопередач про Байкало-Амурскую магистраль. Рассматривая эти радиопередачи в едином информационно-пропагандистском ключе, можно говорить о появлении бамовского дискурса в журналистике той поры с характерными для него новым типом героя и социально-историческим контекстом.

В целом следует отметить, что радиопередачи о БАМе на русском и бурятском языках сыграли важную роль в продвижении идеи Великой стройки в умы и сознание граждан. Десятки и сотни молодых ребят стали частью этой истории, о которой сохранились бесценные сведения в радиопередачах про БАМ.

Литература

1. ГАРБ. Ф Р1051. Оп. 1. Д. 1106. Л. 1.

УДК 75

ПРИРОДА И ЛЮДИ БАМа В ТВОРЧЕСТВЕ В. Ф. АРХИПОВА

© **Бороноева Татьяна Анатольевна**

кандидат искусствоведения, директор,
Национальный музей Республики Бурятия
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Куйбышева, 29
tatboronoeva@gmail.com

Статья посвящена творчеству народного художника Республики Бурятия, заслуженного художника Российской Федерации Валентина Федоровича Архипова. Из множества тем и образов, над которыми работает художник, ключевой темой его искусства стала Байкало-Амурская магистраль. Архипов был в числе первых художников, которые приехали на БАМ. Он проехал по многим поселкам стройки, вместе со строителями проходил тайгу, жил в палатке, писал на морозе. Художник запечатлел в

своих работах сам дух великой стройки через образы простых людей. Архипов создал талантливую художественную летопись Байкало-Амурской магистрали.

Ключевые слова: творчество Валентина Архипова, художественная летопись БАМа, первопроходцы БАМа, графические и живописные серии.

NATURE AND PEOPLE OF BAMA IN THE WORK OF V. F. ARKHIPOV

© Tatyana A. Boronoeva
candidate of art history, director
National Museum of the Republic of Buryatia
Russia, 670000, Ulan-Ude, Kuibyshev st., 29
tatboronoeva@gmail.com

The article is devoted to the work of People's Artist of the Republic of Buryatia, Honored Artist of the Russian Federation Valentin Fedorovich Arkhipov. Of the many themes and images that the artist works on, the key theme of his art is the Baikal-Amur Mainline. Arkhipov was among the first artists to come to BAM. He traveled through many construction villages, walked through the taiga with the builders, lived in a tent, wrote in the cold. The artist captured in his works the very spirit of the great construction project through the images of ordinary people. Arkhipov created a talented artistic chronicle of the Baikal-Amur Mainline.

Keywords: Creativity of Valentin Arkhipov; artistic chronicle of BAM; pioneers of BAM; graphic and painting series.

Валентин Федорович Архипов родился в 1941 г. в поселке Красный под Рязанью. «Мама была статной красивой женщиной из патриархальной семьи. Отец же из мастеровых. Архиповы были прекрасными часовщиками, мотористами, электриками, машинистами. Вот и сыновья стали кто шахтер, кто строитель. Ну а я — художником, ибо с детства все время рисовал. Двоюродная сестра определила меня в художественную школу, смогла разглядеть во мне задатки будущего художника...» [3, с. 67]. С душевной теплотой и невероятно выразительно создает он в своих воспоминаниях образ своего послевоенного детства и прекрасных пейзажей Окской поймы. «Пароход скрывается за поворотом реки, а мы продолжаем смотреть ему вслед. Вот и уже серп луны появился над горизонтом, время от времени прячась за стога нескошенного сена. Ну точь-в-точь как на картине Левитана. Уставшие и разморенные от купания, лежим на горячем песке, жуя черный хлеб с луком и яйцами, прихваченными из дома...» [3, с. 66].

После окончания Рязанского художественного училища — служба в армии. Ему даже удалось побывать участником парадов Победы на Красной площади. После армии Валентин Федорович решил поступить в Дальневосточный государственный институт искусств. Его учителями стали известные художники Приморья и Сибири — заслуженный деятель искусств Российской Федерации, член-корреспондент РАХ, профессор Кирилл Иванович Шебеко (1920–2004) и талантливый живописец Василий Иннокентьевич Бочанцев, родом из Иркутской области (1932–1975). Именно там Архипов получил крепкие навыки академической школы.

В 1968 г. Архипов по распределению приезжает в Улан-Удэ. Бурятия стала его второй родиной, процесс вовлечения шел долго и не всегда гладко. «Встраивание в новую «этно-национальную» культуру в Улан-Удэ происходило трудно, я бы сказал,

болезненно. Этому способствовало холодное отношение в творческом Союзе, несколько уничижительное. Я бы сказал, присутствовал дух «местной дремучести». Поэтому и порывался распрощаться с коллективом в 1971 году, уехав на родину, в Рязань... Мне морально помог БАМ, куда я стал ездить в творческие поездки из года в год» [2, с. 173].

В 1975 г. Валентин Архипов прибыл на стройку в числе первых ее строителей из Ленинграда. «Там я почувствовал теплоту отношений, потому что были такие же ребята с запада: без амбиций, без комплексов. С ними общаешься и одновременно рисуешь... Рисовать приходилось в различных ситуациях и условиях. На сильном морозе, когда пальцы почти не слушаются, выручал рядом какой-нибудь костерок» [2, с. 174].

Легендарная магистраль, строители БАМА, героика трудовых будней, суровая природа стали одной из ключевых тем в творчестве Архипова. Валентин Федорович, как и многие художники со всей нашей страны, стремился полнее увидеть и почувствовать жизнь строителей. Каждый из них ставил себе целью создать художественный репортаж о буднях и заложить основу эпической летописи героических дел. Художники Бурятии активно включились в творческий процесс: Д.-Д. Дугаров, Ч. Б. Шенхоров, Б. Т. Тайсаев, А. О. Цыбикова, А. Н. Сахаровская и многие другие. Писатель Л. Шинкарев сказал: «Пусть же она (Сибирь) пройдет уготованную судьбою дорогу удачливыми крупными шагами. Хочется, чтоб великое это пространство ценимо было не только в качестве площадок под новые города и производства, чтобы во веки веков тянула к себе людей суровым величием и красотой...» [4, с. 3]. Художники Бурятии смогли создать образ людей труда, вдохновленных и наполненных энтузиазмом.

Байкало-Амурская магистраль — поистине великая стройка века. Героизм ее создателей, их напряженный и нелегкий труд, их духовное богатство служат стимулом для творческого вдохновения художников всех поколений.

Для Архипова тема БАМа становится ключевой в его творчестве, формирует его стиль и особый почерк. В мастерской художника полотна стоят плотным рядом. На почетном месте представлена карта Байкало-Амурской магистрали, на ней отмечены важнейшие объекты, стройки — будущие станции, города, где побывал художник со своим этюдником и планшетом. Усть-Кут, Северобайкальск, Уоян, Могол и столица БАМа — Тында, строители Зейской ГЭС, тоннельщики Давана и Муи, а также воины-железнодорожники — все это нашло отражение в произведениях Архипова. Бамовское творческое наследие художника обширно — свыше 120 живописных и графических работ. Художник, мастерски владея всеми графическими техниками (акварель, гуашь, тушь, карандаш, фломастер и др.), создает портреты молодых и целеустремленных первопроходцев БАМА (Вячеслав Воропаев, Таня Цыганова, Оля Тюнина, Таня Молоканова и др.). Архипов создает в смешанной технике и тематические зарисовки со стройки, с Зейской ГЭС, палаточные городки. По возвращении в Улан-Удэ он дорабатывает этюды и зарисовки, создавая уже большие живописные полотна («Мост через Зейское море», х.м., 1977, «Поселок Зейск» х.м., 1977, «Встреча» х.м., 1978). В работах прослеживается дальнейший поиск более углубленного подхода к этой сложной теме. Художника волнует процесс преобразования суровой природы руками человека. Из воспоминаний художника: «Я рисовал портреты бамовцев, а также композиционные сюжеты из жизни строителей. Ребята охотно позировали мне. Даже ночью рисовал ребят у костра... А вообще рисовать приходилось урывками,

напрягая все свое внимание и волю, чтобы успеть хоть что-то уловить в рисунке. Плюс сумасшедший холод. Фломастер мерзнет, руки мерзнут... Сделал зарисовки моста как бы снизу, когда вокруг еще подсобные технические вооружения. Меня привлек этот хаос строительства, как из него вырастает единое монолитное сооружение, парящее над пространством воды, несущейся к океану» [1, с. 210]. В течение шести лет Валентин Федорович выезжал в творческие командировки на БАМ. Для него это стало частью его жизни. Масштабное строительство, общий порыв и энтузиазм всех людей вдохновляли многих. Творческая интеллигенция страны, одержимая общей идеей, устремилась на БАМ вместе со строителями. «Был единый порыв чувств и духа. Я это почувствовал сполна. Это сейчас, время от времени пытаются оболгать, принизить значение того мощного энтузиазма людей в масштабах всей страны. Мне показалось, что здесь, на Байкало-Бурятском участке, проявилась теплота человеческих отношений с особой силой, может, потому, что ехали сюда люди увидеть Байкал, почувствовать восторг от увиденной красоты» [1, с. 212].

Бамовский ландшафт, обновленный трудом молодых строителей, по-своему дорог художнику, живущему в этом сибирском крае — «Трудные километры» (х.м., 1977), «На берегах Гилюя» (х.м., 1976), «Поселок тоннельщиков Даван» (х.м., 1977). Зимой 1976 — в начале 1977 г. вместе с экспедиционным отрядом геологов В. Ф. Архипов совершил путешествие от Давана до Уст-Кута, а затем до Муи. Как вспоминает художник, это были сложные переходы, связанные с большими трудностями и риском: нетронутая тайга не желала принимать гостей. Во время этих «странствий» были созданы интересные произведения, проникнутые впечатлениями от увиденного («Трудные километры», х.м., «На дорогах БАМа» х.м., «Бригада Люды Ивановой» х.м., «Автопортрет» х.м., 1977).

В «Автопортрете» Валентин Архипов изображает себя в каске строителя на фоне объекта. В руках — постоянные спутники его творческих командировок — этюдник и холст. На БАМе у художника осталось много друзей, он сроднился душой с неунывающими героями великой стройки. Эти люди стали для Архипова олицетворением большого коллектива, в котором их объединила крепкая рабочая дружба (Иван Никитин, Александр Хоботов). В серии работ тушью («БАМ», «Смена», «Смена 2») показан весь трудный путь строительства магистрали века: от первоначальной высадки десанта до пуска первого тепловоза. Здесь Архипов проявил себя как блестящий рисовальщик, творчески мыслящий художник. Большинство его работ носит документальный и публицистический характер. Серия графических и живописных работ, посвященных строительству Зейской ГЭС, запечатлела образы величественной природы и титанические усилия людей, покоряющих ее мощь («Шахта», «Зейская ГЭС», «Мост через Зею», «Поселок Зейский» и многие другие). Произведения этой серии в хронологическом порядке раскрывают все моменты строительства грандиозных объектов БАМа. Бамовский ландшафт, заметно обновленный трудом молодых строителей, по-своему дорог художнику, живущему в этом сибирском крае («На берегах Гилюя», серия Зейских пейзажей).

Романтика эпохи, «будни великих строек», биение молодых сердец покорителей Бама с особым настроением передает Архипов. С большим теплом художник показывает, как рождаются и растут новые семьи: «Свадьба в Курлах» (х.м., 1985), «Молодожены» (х.м., 1984); как возводятся новые поселки: «На новые участки БАМа» (х.м., 1978), «Орбита» (х.м., 1985), «Переезд в Северобайкальске» (х.м., 1980). Мощная красота и величественность индустриального пейзажа предстают перед зрителем

в картинах «Клюевка» (х.м., 1988), «Плотина на Зее» (х.м., 1979), «Мостовики» (х.м., 1980), в которых художник фиксирует этап строительства Зейской ГЭС и дает почувствовать, насколько силен человек, чьим интеллектом, большим мастерством и умением возводятся такие объекты. Художника покоряет — и это передано в его работах — красота трудового характера [5, с. 106].

Строительство БАМА стало яркой страницей не только в истории страны, для самого художника навсегда в памяти осталось то «удивительное ощущение новизны и какого-то неизведанного чувства». «Бамовская страничка — как бы мотор, который двигает все остальные годы творчества» [2, с. 174].

Валентин Архипов передал в дар все бамовское творческое наследие Северобайкальской картинной галерее. В каждой картине художника оживает молодость строителей магистрали. Сегодня пафос тех лет заново оценивается с позиции современности. «Когда я работал над циклом портретов на БАМе, подкупали непосредственность и ясность взгляда строителя, в котором я видел новизну чувств молодых ребят и девочек, приехавших осваивать новое жизненное пространство БАМа» [2, с. 174].

Валентин Архипов, создав талантливую художественную летопись БАМА, оставил для потомков целостную картину мира, где ощущается пульс времени и атмосфера эпохи.

«Здесь вырастает не только дорога,
Здесь мы и сами растем!
Здесь трудовыми делами
Каждый экзамен сдает...
Словно набат, прозвенело
Слово короткое БАМ.
Там, где тайга за рекою шумела,
Завтра стоять городам!»

(Петр Градов)

Литература

1. Архипов В. Ф. Зарисовки на БАМе // Вершины. 2004. № 3–4. С. 204–219.
2. Архипов В. Ф. Палитра творчества // Байкал. 2011. № 2. С. 173–177.
3. Архипов В. Ф. Рязань: вчера и сегодня // Рязанский следопыт. 2011. № 15. С. 64–68.
4. Мы строим БАМ: всероссийская художественная выставка : альбом / автор-составитель М. В. Хабарова. Москва: Художник РСФСР. 1980. 128 с.
5. Цыренникова Л. И. Валентин Архипов. Магистраль творчества // Изобразительное искусство Урала, Сибири и Дальнего Востока. 2022. № 2 (11). С. 102–109.

УДК 811

КОНЦЕПТ «БАМ» В РУССКОМ ЯЗЫКОВОМ СОЗНАНИИ (НА МАТЕРИАЛЕ СТИХОТВОРЕНИЙ О БАМЕ)

© **Зырянова Елена Васильевна**

кандидат филологических наук, доцент,
Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова
Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Ранжурова, 6
lenkor75@mail.ru

БАМ относится к значимым явлениям советской эпохи, поэтому важным является рассмотрение его сущностных характеристик, отражающих языковое сознание носителей языка. В статье рассматривается концепт «БАМ», выявляются его понятийные составляющие, к которым относятся стройка, дорога, природа, молодость и др. Материал исследования — стихотворения о БАМе как известных советских поэтов, так и неизвестных авторов, писавших о «стройке века».

Ключевые слова: БАМ; концепт; стихотворение; лирика; лирический герой; русское языковое сознание.

THE CONCEPT OF “BAM” IN RUSSIAN LANGUAGE CONSCIOUSNESS (BASED ON POEMS ABOUT BAM)

© Zyryanova Elena Vasilievna
Candidate of Philology, Associate Professor
Banzarov Buryat State University
Russia, 670000, Ulan-Ude, Ranzhurov st., 6
lenkor75@mail.ru

BAM is one of the significant phenomena of the Soviet era, so it is important to consider its essential characteristics that reflect the linguistic consciousness of native speakers. The article examines the concept of “BAM”, identifying its conceptual components, which include construction, road, nature, youth, etc. The research material was poems about BAM by both famous Soviet poets and unknown authors who wrote about the “construction of the century”.

Keywords: BAM; concept; poem; lyrics; lyrical hero; Russian linguistic consciousness.

«Мы строим БАМ, БАМ строит нас!» — это один из самых популярных лозунгов времен строительства Байкало-Амурской магистрали. Действительно, железная дорога, строительство которой шло не одно десятилетие, имела огромное значение не только для страны в плане транспортной доступности региона, но и для всех людей, которые связали свою судьбу с этой великой стройкой. Она осталась в памяти бамовцев, отразилась в самосознании русского народа, запечатлена в песнях, кинофильмах, на страницах книг и журналов. Поэтому представляется актуальным рассмотрение особенностей репрезентации концепта БАМ на материале стихотворений, песен о БАМе.

Для начала обратимся к данным словарей. Отметим, что в толковых словарях не рассматривается это понятие, оно приводится только в энциклопедических изданиях.

В «Советском энциклопедическом словаре» и во многих других (например, в «Энциклопедическом словаре», «Большом энциклопедическом словаре», в словаре «География России», в «Геологической энциклопедии» и др.) дается следующее определение понятия «БАМ»: «Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, 2-й магистральный железнодорожный выход СССР к Тихому океану» [4, с. 102].

Немного отличается определение, которое находим в «Словаре современных географических названий»: «(БАМ), ж.-д. магистраль в Вост. Сибири и на Дальнем Востоке (Россия), соединяющая р. Лену, оз. Байкал с Алдано-Якутским трактом, р. Амур и тихоокеанскими портами Ванино и Советская Гавань» [5].

Здесь более подробно представлены географические объекты, которые связывает эта магистраль.

В «Толковом словаре языка Совдепии» помимо указания на местоположение данного объекта «железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке», называется еще и одна значимая общественная характеристика — «ударная комсомольская стройка» [3].

В лингвистических словарях БАМ встречается только в орфографическом словаре и словаре синонимов. В толковых словарях этого слова нет.

Как видно из приведенных данных словарей, в них отмечается значимая характеристика (географическое положение магистрали) и назначение (выход к Тихому океану). Иное толкование будет при обращении к текстам о БАМе, в которых отражено индивидуально-авторское представление.

Прежде, чем обратиться к анализу непосредственно текстов, рассмотрим данные ассоциативного онлайн-словаря, который выдал 50 редакций толкований слова «БАМ», 10 из которых мы отсеяли, т. к. они отражают значение междометия «бам». Остальные распределились следующим образом:

В базовом слое концепта БАМ оказалось 16 ассоциатов: комсомольская стройка, Байкало-Амурская магистраль, Дин Рид, Сибирь, СССР, стройотряд, железная дорога, Байкал, трасса, мосты, дорога, рельсы, топор, магистраль, мощь, стройка.

В зоне ближней периферии 16 ассоциатов: Советский Союз, Братская ГЭС, Трансиб, великие стройки, Брежнев, семидесятые, стройки, дружба, тоннель, плакат, строитель, стыковка, комсомолец, поезд, взрыв, Транссибирская магистраль.

8 ассоциатов составили зону дальней периферии: строительство, тайга, Дальний Восток, трудовой подвиг, вагоны, туннели, переселенцы, приключения [1].

Данные показывают, что в основу ассоциаций легли понятия, связанные непосредственно со строительством дороги, с материалами, участниками строительства, основными вехами в строительстве и т. п. Зону дальней периферии обычно составляют понятия, связанные с индивидуальным, личностным восприятием, поэтому здесь встретились понятия «подвиг», «приключения».

Обратимся к поэтическим текстам о БАМе. Лирика — это индивидуальное представление конкретного автора о мире, выраженное в художественных образах. Поэтому в стихотворениях используется особый, поэтический язык для эмоционального воздействия на читателя, для передачи всей гаммы мыслей и чувств автора.

Концептуальная картина мира стихотворений о БАМе включает в себя несколько ключевых концептов: БАМ, дорога, стройка, природа, молодость, романтика, судьба.

Главным, конечно же, является мегаконцепт «БАМ», который отражает основную тему всех произведений, подчеркивается высокой частотностью его употребления, а также употребления его компонентов: Байкало-Амурская магистраль, бамовский, бамовец [6; 7; 14; 15; 19; 20; 22]. Например:

«От Байкала вела путевая звезда, Серебрилась строка — свет от Бога — В ней горел наш костер, и звучит сквозь года: БАМ — счастливая наша дорога!» [22].

«День дерзаний — на каждом пороге! Комсомольцы, дерзать нам не лень! На Байкало-Амурской дороге Мы встречаем свой радостный день!» [6].

С ядерным концептом напрямую связаны концепты «стройка», «дорога», «родина», например: «Выпало нам Строить путь железный, А короче — БАМ» [14].

В лирике очень часто подчеркивается глобальность стройки, ее масштабность. Она называется стройкой века. Причем подчеркивается значимость этой стройки не только в масштабах страны, но и планеты в целом: «В биографию планеты впишем мы свою строку» [17]; «Светлый путь планете мы подарим, Нам дела масштабные сродни, Ярче на земном сверкайте шаре, Трассы нашей будущей огни!» [11];

Поездка на БАМ рассматривается как выполнение долга перед страной, перед родиной: «Мы уходим туда не на день, не на два, Зову Родины-матери внемя» [20]; «С путевками от комсомола Строители едут сюда» [20]; «Дан приказ нам семнадцатым съездом: Комсомольская площадь звенит! В этот час по дороге железной Наша юность уходит в зенит!» [6].

В стихотворениях о БАМе авторы выражают глубокую привязанность к родной земле, ее природе, что выражается лексемами *багульник, небо, туман, тайга*. В отличие от стихотворений, целью которых являлось прославление «стройки века», «трудового подвига», долга перед страной и людьми, в данных стихах возникают образы природы, лиричность, проникновенность которых подчеркнуты использованием различных средств выразительности: эпитетов, сравнений, метафор и др.

Например, глубоким лиризмом пронизаны строки стихотворения «На дальней станции сойду» [21]. Пространство, рисуемое автором — объемное, в восприятии задействованы все рецепторы: зрительный (наименование всего, что видит лирический герой — трава, васильки, колодец, цветообозначение «синий»), слуховой (тишина, шум), обонятельный (запах меда), осязательный (босиком) и вкусовой («живой воды поплюю у журавля»). Эпитет *васильково-синяя тишина* эксплицирует сразу и зрительное восприятие (поле васильков, которые имеют синий цвет), и слуховое — тишина. Причем «тишина» в начале стихотворения противопоставлена «шуму городскому», который возникает в конце. Метафоры «необходимо с высокой ветки в детство заглянуть», «позволь, мой край родимый, быть посвященным в эту тишину» подчеркивают родство героя с этим местом. Этот край «дальней станции» является своим, родным, близким («Тут все мое, и мы отсюда родом: и васильки, и я, и тополя»), здесь можно ни о чем не беспокоиться, в отличие от города, из которого приехал лирический герой, и местоположение которого названо неопределенно «где-то».

И такое трепетное отношение к краю, природе, к ее красоте подчеркивается во многих стихотворениях:

«В цвет багульника заря окрасила Белоствольные березовые россыпи И речные перекаты разукрасила И прижимов крутолобых осыпи» [16];

«Где-то багульник на сопках цветет, Кедров вонзаются в небо...» [13];

«Тропинка в лесу запахла весной. Земля разомлела от солнечных дней...» [18];

«...а Байкал и тайга Заколдуют ветрами смолистыми, От пушистых снегов и от солнечных льдов Стали лица у нас золотистыми» [12];

«А помнишь болота, Где ягоды море? Ручьи, где прохлада течет? А сосны до неба? И сопки в тумане, Где нежный багульник цветет?» [19];

«Распахнул свои крылья орел над тайгой — Он парит, обнимая закаты, Здесь высокие кедрь растут над рекой, И журчат, и звенят перекаты» [22].

Но больше всего в лирике БАМ ассоциируется с молодостью, романтикой [9; 19; 20; 22]. Поэтому и значимым является концепт «молодость/юность». Причем под молодостью понимается не только молодой возраст, чаще всего молодость — это состояние души:

«... Наше дело всегда молодое!» [22];

«БАМ-трасса — это молодость и слава, Что с тобой идет по жизни всей» [19];

«Где жара и где холодно, холодно, холодно, Мы палатки раскинули, как города. Это ты, наша молодость, молодость, молодость, Из уютных квартир позвала нас сюда» [10].

Концепт БАМ связан и с концептом «романтика», который репрезентирован лексемами *палатка, костер, гитара, песня, мечта* и др., что представлено, например, в песнях «Это все называется — БАМ!», «Бамовский вальс», «Большой привет с большого БАМа», «За туманом».

Противопоставление материального мира духовному, мечте, которая может осуществиться только на БАМе, также можно нередко встретить в стихотворениях. Так, понятие «уют», по словам Л. А. Исаевой, «концептуально значимое в сознании советского и русского человека» [2, с. 85] здесь уходит на второй план, становится неважным. Например, лирический герой стихотворения «За туманом» прямо заявляет: «А я еду за мечтами, за туманом и за запахом тайги». Также и в песне «Это ты, наша молодость» представлено противопоставление домашнего уюта, комфорта, тепла и неустроенного палаточного быта, жары и холода, которые необходимо вытерпеть, но герои предпочли романтическую бытовую неустроенность домашнему теплу и уюту, потому что это «...здорово Строить первую в жизни свою магистраль». И таких примеров тоже очень много, например:

«Я сегодня там, где метет пурга, Я сегодня там, где поет тайга. Я сегодня там, где друзья близки, Нет причины для тоски!» [9].

В стихотворениях подчеркивается, что БАМ — это школа жизни, суровая, но притягательная, именно там строились не только города, но и судьбы людей, завязывались отношения, появлялись верные друзья. Кроме того, нередко подчеркивается притягательность БАМа, он манит, зовет даже тех, кто там никогда не был:

«Где-то багульник на сопках цветет, Кедрь вонзаются в небо... Кажется, будто давно меня ждет Край, где ни разу я не был» [13];

«Что ты за место? Быть может, ты рай, Мне неизвестный, Таинственный край? Чем ты манишь? Людской добротой? Или дурманишь Своей красотой?» [19];

«БАМ — школа мужества и жизни. Ее нельзя вам забывать. Там каждый был своим, не лишним, И каждый мог друзей прощать. БАМ строил судьбы или рушил,

БАМ закалял в себе мужчин. Там было трудно, но послушай, Нам обижаться нет причин» [19].

БАМ — это судьба, это жизнь, это некий рок, от которого не уйти. Метафорически эту идею выразил в своем стихотворении «Чукчуду» Владимир Гузий:

Чукчуду означает «вернуться по кругу».
И точность эвенков несложно понять:
То ли от шалости, то ль от испуга
Речушка к истокам подходит опять...
На трассы прямые все время надеюсь,
Над бурным порогом я снова бреду.
Куда же я денусь, куда же я денусь,
Если вся жизнь у меня — Чукчуду! [23]

Таким образом, концептуальная картина мира, отраженная в бамовской поэзии, включает шесть понятийных составляющих: БАМ — дорога, БАМ — стройка, БАМ — природа, БАМ — молодость, БАМ — романтика, БАМ — судьба. Главным является мегаконцепт «БАМ», со всеми остальными он связан ассоциативными отношениями.

Литература

1. Ассоциативный онлайн-словарь. URL: <https://sinonim.org> (дата обращения: 01.05.2024).
2. Исаева Л. А., Здановская Л. Б. Репрезентация концепта «Стройка» как фрагмента русской лингвориторической картины мира номинациями исторически значимых реалий // Лингвориторическая парадигма: теоретические и прикладные аспекты. 2008. № 12. С. 82–87.
3. Мокиенко В. М., Никитина Т. Г. Толковый словарь языка Совдепии. Санкт-Петербург: Фолио-Пресс. 1998.
4. Советский энциклопедический словарь. Москва: Советская энциклопедия, 1981. 1600 с.
5. Словарь современных географических названий / под общей редакцией В. М. Котлякова. Екатеринбург: У-Фактория, 2006.

Источники

6. Вершинин М. Марш БАМ. URL: <https://izmerov.narod.ru/rsong/rrs0033.html> (дата обращения: 18.04.2024).
7. Градов П. Байкало-Амурская магистраль. URL: <https://www.culture.ru/poems/42184/baikalo-amurskaya-magistral> (дата обращения: 17.04.2024)
8. Граубин Г. БАМ. URL: <https://nukadeti.ru/stihi/graubin-bam> (дата обращения: 18.04.2024).
9. Дементьев А. Если сердцем молод. URL: <http://www.notarhiv.ru/ruskomp/martinov/stranizi/Esliserdcemmolod.html> (дата обращения: 12.04.2024).
10. Комаров В. Это ты, наша молодость. URL: <https://lyricsonline.ru/41940-leysya-pesnya-eto-ty-nasha-molodost.html> (дата обращения: 18.04.2024).
11. Куксо Л. От Байкала до Амура. URL: <http://www.notarhiv.ru/ruskomp/figotin/stranizi/OtBaikaladoAmura.html> (дата обращения: 20.04.2024).
12. Морозов А. Байкал-Амур. URL: <https://izmerov.narod.ru/rsong/rrs0484.html> (дата обращения: 24.04.2024).
13. Морозов И. Багульник. URL: <http://www.notarhiv.ru/ruskomp/shainskiy/stranizi/Bagul'nik.html> (дата обращения: 20.04.2024).
14. Петров В. Строим БАМ. URL: <https://izmerov.narod.ru/rsong/rrs0031.html> (дата обращения: 25.04.2024).
15. Плячковский М. Дорога железная. URL: <http://www.notarhiv.ru/ruskomp/shainskiy/stranizi/Dorogazheleznaya.html> (дата обращения: 25.04.2024).
16. Постолюк Л. БАМ с Дином Ридом и песнями Владимира Высоцкого. URL: <https://stihi.ru/2020/01/28/9925> (дата обращения: 25.04.2024).

17. Рождественский Р. Байкало-Амурская магистраль. URL: <http://www.bards.ru/archives/part.php?id=54516> (дата обращения: 26.04.2024)
18. Рождественский Р. Вся жизнь впереди. URL: <https://rustih.ru/robert-rozhdestvenskij-nenado-pechalitsya> (дата обращения: 26.04.2024).
19. Стихи на бамовскую тему. URL: <https://litnet.com/ru/reader/bam-trassa-muzhestva-b188214?c=1809907> (дата обращения: 27.04.2024).
20. Стихи первопроходцев БАМа. URL: <https://stihi.ru/2011/11/30/4037> (дата обращения: 27.04.2024)
21. Танич М. На дальней станции сойду. URL: <https://www.gr-oborona.ru/texts/1056981810.html> (дата обращения: 28.04.2024).
22. Тарасова-Никитина Л. БАМ — счастливая наша дорога. URL: <https://proza.ru/2020/02/02/1182> (дата обращения: 28.04.2024).
23. Черкесов В. Лучшая дорога нашей жизни. URL: <http://www.slovoart.ru/node/2498> (дата обращения: 28.04.2024).

УДК 719 (571.54)

К ВОПРОСУ ОБ АКТУАЛИЗАЦИИ НАСЛЕДИЯ БУРЯТСКОГО УЧАСТКА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

© Ваганова Екатерина Викторовна

кандидат исторических наук, доцент,
Восточно-Сибирский государственный институт культуры
Россия, 670032, г. Улан-Удэ, ул. Терешковой, 1
ev_vaganova@mail.ru

В статье исследуется природное и культурное наследие бурятского участка Байкало-Амурской магистрали. На протяжении всего участка находится достаточное количество объектов культурного и природного наследия: заказники, памятники природы, объекты культурного наследия. Рост интереса к наследию магистрали как со стороны промышленных предприятий, так и со стороны туристов вызывает необходимость не только его изучения, но и использования в образовательных и воспитательных целях.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, бурятский участок БАМа, наследие, объекты культурного наследия, памятники природы, актуализация наследия, патриотическое воспитание.

ON THE ISSUE OF UPDATING THE HERITAGE OF THE BURYAT SECTION OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

© Ekaterina V. Vaganova

Candidate of History, Associate Professor
East Siberian State Institute of Culture
Russia, 670032, Ulan-Ude, st. Tereshkova, 1
670032, Ulan-Ude, Tereshkova str. 1
ev_vaganova@mail.ru

The article examines the natural and cultural heritage of the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline. Throughout the entire site there is a sufficient number of cultural and natural heritage sites: nature reserves, natural monuments, cultural heritage sites. Growing interest in the heritage of the highway, both from industrial enterprises and from tourists, necessitates not only its study, but also its use for educational and educational purposes.

Keywords: Baikal-Amur Mainline; Buryat section of the BAM; heritage; cultural heritage sites; natural monuments; updating heritage; patriotic education.

Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире — Байкало-Амурская магистраль (БАМ), длина ее пути составляет 4 287 км и пролегает от Тайшета до Советской Гавани. Трасса проходит в основном в гористой местности и прорезает 7 горных хребтов, пересекает 11 крупных рек, на ней построено 2 230 мостов разных размеров, на ней расположено более чем 200 железнодорожных станций и разъездов, свыше 60 городов и поселков. Байкало-Амурская магистраль проложена по Иркутской, Читинской, Амурской областям, Республике Бурятия, Республике Саха (Якутии), а также Хабаровскому краю [2]. На государственной охране по участку БАМа стоят — 133 объекта историко-культурного и природного наследия, из них памятников археологии — 38, памятников истории и культуры — 38, памятников природы — 57. Изучая объекты культурного и природного наследия БАМа, мы столкнулись с отсутствием обобщающих работ по наследию магистрали, а так же материалов, отражающих их современное состояние.

Строительство бурятского участка БАМа велось на землях Баунтовского и Северо-Байкальского районов Бурятии. На этом участке пути находятся поселения: г. Северобайкальск, г. Нижнеангарск, Кичера, Ангоя, Новый Уоян, Янчукан, Северомуйск, Таксимо. Вся работа, связанная со «стройкой века», контролировалась Бурятским обкомом КПСС во главе с А. У. Модогоевым. На БАМе работало около 60 тысяч посланцев республики разных специальностей: шоферы, трактористы, плотники, связисты, продавцы, медики и дорожники [4].

Байкало-Амурская магистраль славится не только историей «стройки века», но и своей нетронутой природой, которая была долгое время неподвластна человеку. Природные условия здесь обладают очень суровым характером. На западе магистрали простираются одни из самых высоких горных хребтов: Байкальский, Северо-Муйский, Кодарский, Удоканский. На пересечении с магистралью протекают горные реки: Лена, Верхняя Ангара, Чара [3]. Район трассы считается так же очень сложным в геологическом отношении из-за наличия комплекса кристаллических пород, имеющих разный состав и возраст. Коренные породы покрыты толщей очень мощных четвертичных отложений. На западном участке трасса проходит по тектоническим структурам Байкальской системы [3].

На всем протяжении трассы магистрали присутствуют вечномерзлые грунты, что, в свою очередь, очень сильно затрудняло работы по прокладке железной дороги. Инженерно-геологические условия на трассе сложны: крупно-глыбовые осыпи, камнепады, курумы, селевые потоки, снежные лавины и др. [7] БАМ проходит по территории с высокой сейсмичностью; одной из опаснейших территорий является Северное Прибайкалье, где возможны землетрясения силой до 12 баллов по шкале Рихтера [3].

На протяжении бурятского участка БАМа находится достаточное количество памятников природы. Здесь расположены два заказника: государственный природный заказник федерального значения «Фролихинский»; **природный государственный биологический Верхне-Ангарский заказник регионального значения**; девять гидрологических памятников; шесть геологических памятников [6].

Особое значение как памятник природы имеет государственный природный заказник федерального значения «Фролихинский». Он располагается в Северо-Байкальском районе Бурятии на северо-восточном побережье оз. Байкал, в 40 км от районного центра пос. Нижнеангарск и в 45 км от г. Северобайкальск, основан в 1976 г. [16] **Природный государственный биологический Верхне-Ангарский заказник регионального значения был создан** в осуществление международного соглашения «Об охране перелетных птиц и среды их обитания», заключенного между руководством США, СССР, Канады, Японии, Кореи, Индии [8]. **Заказник** расположен в Республике Бурятия в Северо-Байкальском районе, с восточной стороны на устье реки Верхняя Ангара, и выступает в виде прибрежно-обводненных, болотных и водных природных комплексов, а так же относится к территориям массового гнездования, перелета, кормления и отдыха многих видов околводных и водоплавающих птиц [15]. За сезон через заказник пролетает порядка 500 тысяч видов. Из этих всех видов два занесены в Красную книгу Международного союза охраны природы, восемь — в Красную книгу России, шестнадцать — в Красную книгу Республики Бурятия [16].

Большая часть памятников природы Байкальского региона Байкало-Амурской магистрали представлена гидрологическими памятниками. Одним из самых ярких представителей этого типа объектов является ледниковое озеро «Флориха». Оно было образовано в связи с последним крупным оледенением Северного Прибайкалья, при столкновении двух мощных ледников, которые спускались долинами современных рек Правая и Левая Фролиха, в связи с чем была образована плотина, которая препятствовала стокам этих двух рек. Так и возникло огромное озеро с площадью водного зеркала 16,5 км. Глубина озера достигает 80 м, а длина — 9 км, длина берегов 35–40 км. Обойти все озеро вдоль берега сложно, т. к. тропы для прохода нет. Берега представляют собой либо обрывы, либо болота с зарослями леса. Все это способствует защищенности озера от влияния человека на окружающую его природу [15].

К гидрологическим памятникам региона БАМа относится большое количество лечебных источников, пользующихся большой популярностью как среди местных жителей, так и среди туристов. Одним из самых посещаемых источников является горячий источник «Хакусы». Он представляет собой базу отдыха на северо-восточном побережье оз. Байкал Республики Бурятия и находится в 54 км от поселка Нижнеангарск, в сосновом лесу рядом с бухтой Хакусы. Температура воды в источнике составляет 42–47 градусов. Местонахождение источника является очень живописным, источник берет свое начало из скалы [11]. На территории источника «Хакусы» построена база отдыха «Ласковый Берег» и водолечебница «Хакусы», которые находятся между Баргузинским заповедником и Фролихинским заказником, рядом расположено оз. Фролиха и бухта Айя [15].

На правом берегу реки Муя, недалеко от места слияния с рекой Шуринда, расположен источник под названием Муйский. Первые научные описания объекта

можно отнести к 60 гг. XX в. когда проходили первые геологоразведочные экспедиции. Источник представлен узкой полосой длиной 40 м и постоянно пополняет воды Муи [7].

Одним из известнейших памятников геологии является мыс «Турали» и «поющие» пески Турали. С эвенкийского языка «турали» означает «гремучий, поющий песок». Мыс расположен в 6 км от Хакус и покрыт хвойными лесами [7]. Возможно, при слиянии особых природных условий и длительном ожидании можно услышать пение песка и сейчас, но из-за того, что эти места редко посещают туристы и местные жители, ничто не свидетельствует о вновь поющих песках за последние 45 лет [15].

Еще одним из живописных мест является бухта Айя. Она располагается в 2,5 км от устья реки Анга, на Тажеранском плато западного побережья Байкала и представляет собой полукруг, шириной приблизительно 600 м и уходит в берег на 800 м. Бухта укрыта от байкальских ветров высокими каменистыми мысами. Здесь расположены одни из древнейших пещер на планете: «Айя», «Рядовая», «Октябрьская», «Вологодская», «Случайная». По найденным скелетам рыб в отложениях пещерных озер был определен возраст пещер около — 20 млн лет. Самая крупная из них — пещера «Айя» [7]. Бухта известна и своими наскальными рисунками возрастом в 2,5 тысяч лет до н. э. На рисунках изображены фигуры людей и животных, хорошо различимы две фигуры стрелков, лебедя, осетра, лося и нерпы. Бурятские предания рассказывают о том, что во время проведения праздников у горы «Ёрд» здесь приносили жертвоприношения духам. И сейчас у подножья скал мыса Улан-Заба проводятся современные шаманские обряды [8].

Северо-Муйский хребет — горный хребет в Забайкалье, длина — 350 км и высота — 2 537 м, расположен на территории Муйского и Северобайкальского региона. Вершины и гребни хребта имеют резкие ледниковые формы. Склоны покрыты лиственничными лесами, на высоте 1 300–1 500 м находится пояс редколесья и заросли кедрового стланика, а на еще более высокой высоте расположена горная тундра. В южной части хребет пересекает Байкало-Амурская магистраль [8].

На протяжении всего Бурятского участка Байкало-Амурской магистрали имеются и объекты культурного наследия (памятники истории и культуры). По нашим подсчетам, здесь расположено 20 объектов, из них на государственной охране находятся 7 памятников истории и культуры, 13 не включены в государственную охрану [6]. Приведем примеры.

В г. Северобайкальске расположен памятник, стоящий на государственной охране — это монумент строителям БАМа. На привокзальной площади города находится один из самых узнаваемых для северобайкальцев памятник, посвященный ленинградцам — строителям города. Прообразом ленинградского строителя, запечатленного на пьедестале, стал бригадир комплексной бригады треста «Ленинград БАМстрой» Владимир Денисенко. Именно его бригада в ноябре 1975 г. выступила инициатором соревнования за право укладки первого камня в фундамент первого пятиэтажного дома г. Северобайкальска [10].

Монумент проходчику — объект, установленный рабочим магистрали. Проходка Мысовых тоннелей закончилась сбойкой тоннеля № 3 (протяженность — 1 634 м) 15 января 1984 г. Монумент схож с очертаниями тоннеля, из которого выходит проходчик: он одет в спецодежду проходчика, в правой руке держит каску.

Прообразом этой фигуры является проходчик Иван Федорович Бранец, погибший при строительстве этого тоннеля. Общая высота памятника — 4 м. К памятнику ведет бетонная дорожка. По обеим сторонам арки на панелях выбиты фамилии 77 человек под заглавием: «Они отличились на строительстве Мысовых тоннелей». Автором этого монумента является рабочий ТО-16 Владимир Терещенко. Расположен на 9 км автодороги Северобайкальск — Нижнеангарск [10].

Памятник «Палатка у Байкала» посвящен первопроходцам-строителям БАМа, выполнен в виде палатки и установлен на высоком берегу Байкала на мысе Курлы. Именно к этому месту причалил катер, из которого высадился первый десант тоннельщиков. На одной из стен палатки высечены имена участников первого десанта. На стороне палатки, которая обращена к Байкалу написано: «Здесь будет город!». Сооружали памятник тоннелестроители ТО-16. Автор и руководитель работ — В. Терещенко. Располагается на 2-м км при выезде из г. Северобайкальска в пос. Нижнеангарск [10].

Памятник воинам-северобайкальцам был открыт в 1985 г. (9 мая), в год 40-летия Победы над фашизмом. Данный памятник увековечивает героическую историю советских людей в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. К памятнику, находящемуся на возвышенности Парка культуры и отдыха, ведут 34 ступеньки лестницы. Основанием скульптуры служит ступенчатая стена. На пьедестале — фигуры двух солдат в военной форме, в накинутах на плечи плащ-палатках с автоматами, в боевой готовности; там же крупными буквами вырезана надпись: «Воинам-северобайкальцам» (авторы: скульптор В. П. Кулаков, архитекторы: Ф. Н. Яковлев, Ю. Б. Черкун). Расположен в 400 м от центральной площади города по пр. Ленинградский [10].

Памятник погибшим от рук белогвардейцев установлен в 1987 г. коллективом проектировщиков и строителей строительного поезда № 607 (СМП 607) треста «Нижнеангарсктрансстрой» Минтрансстроя СССР. Объект хранит память о коммунистах и активистах советской власти, погибших от рук белогвардейцев 7 декабря 1921 г. в с. Тья на берегу оз. Байкал. Памятник выполнен в виде стелы серебристого цвета, устремленной вверх и увенчанной двумя пятиконечными звездами. На лицевой стороне нанесены слова: «В знак вечной памяти об их подвиге, несломленном большевистском духе, установлен этот памятник строителями бурятского участка БАМа». На противоположной стороне стелы высечены слова: «Вечен ваш подвиг в сердцах поколений грядущих, жизнью своею потомки обязаны Вам!» На боковой стороне: «Именем жизни клянемся павшим героям: то, что отцы не достроили, мы достроим». Расположен в пос. Заречный, в двух км от г. Северобайкальска по автодороге Северобайкальск — Байкальское [10]. Скульптурная композиция «Бамовцы», скульптор Миронов А. М., была установлена и открыта в честь празднования 40-летия начала строительства БАМа в 2014 г. и расположена на центральной площади города [10].

В пос. Нижнеангарске на государственной охране находятся три памятника истории и культуры. К ним относятся:

- памятник воинам-землякам, погибшим на фронтах ВОВ. Выполнен из бетона, установлен в 1964 г. [14];

- Братская могила 17 советских работников, казненных бандой Дугатова в конце 1921 г. [14];

- памятник в ознаменование прибытия первого поезда БАМа в Нижнеангарск [14].

На государственной охране не стоит памятник самолету Ан-2. С самого начала прокладки магистрали Ан-2 обеспечивал сообщение стройки с «большой землей». Небольшой самолет мог приземляться на неподготовленные площадки, в том числе на байкальский лед, доставлял первые десанты строителей, грузы и почту. Тем самым он внес большой вклад в строительство магистрали. Торжественное открытие памятника состоялось в дни празднования 40-летия с начала строительства магистрали, летом 2014 г. [14]

В пос. Кичера на государственной охране находится один памятник в ознаменование прибытия первого поезда БАМа в Кичеру. Установлен в 1980 г. [14] В пос. Новый Уоян расположены два объекта: монумент в честь победы социализма на севере Бурятской АССР 1978 г., автор Б. А. Соловых [14] и памятник первопроходцам, строителям трассы БАМа (1978 г.) [14].

В пос. Таксимо расположены два историко-культурных объекта, не стоящих на государственной охране. Монумент, построенный в память о погибших строителях Северомуйского тоннеля. Тоннель открыли 5 декабря 2003 г. Данная скульптура носит название «Великому творению мысли и рук человеческих, создавших Северомуйский тоннель» [10]. Второй объект — Самолет АНТ-7 б/н Ж11. На самолете такого образца в 1939 г. в тогда еще необжитые края прибыла группа первопроходцев-изыскателей. Их главной задачей была разведка по местности, приблизительная прокладка маршрута строительства новой магистрали транссибирской дороги. Изыскателям помешало начало войны, она приостановила их действия, работы были свернуты. Памятник самолету АНТ-7 посвящен большому подвигу первопроходцев, имена которых вошли в историю строительства и освоения Байкало-Амурской магистрали [10].

Итак, можно отметить тот факт, что современное состояние объектов природного наследия на сегодняшний день на всей территории Бурятского участка магистрали можно отнести к оценке выше среднего. Это связано, в первую очередь, с тем, что большая часть природы Байкало-Амурской магистрали существует без вмешательства в нее руки человека, и все процессы в ней происходят так, как заложено изначально. Конечно же, с каждым годом интерес к природному наследию магистрали все больше возрастает как со стороны промышленных предприятий, так и со стороны туристов.

Говоря об историко-культурном наследии Бурятского участка магистрали, можно обозначить тот факт, что объекты историко-культурного наследия находятся в удовлетворительном состоянии. К тому же некоторые из них выполнены без проектов, из недолговечных материалов. По многим памятникам истории и культуры на сегодняшний день отсутствует полная информация, которая могла бы отразить смысловое значение объекта, а так же его современное состояние. Это объясняется их сравнительно недолгим существованием, посильными консервационными и реставрационными работами. Все эти объекты могут стать основой в воспитании патриотизма, которое должно начинаться с изучения своей малой родины — деревни, города, края, в котором живешь, приобщения к тому отношению, которое человек испытывает при виде родных мест, при общении с людьми стар-

шего поколения. Воспитание любви к Родине и формирование достойного гражданина должны стать основными составляющими в учебно-воспитательной работе любого образовательного учреждения [5].

В остальном зона БАМа пока что осваивается только с целью горнодобывающей промышленности, а так же с целью хозяйственного освоения земель. Сегодня магистраль получает вторую линию развития и, обладая в первую очередь таким уникальным природным наследием, есть все предпосылки для того, чтобы зона Байкало-Амурской магистрали получила свое развитие именно в туристической отрасли и стала включаться в туристские маршруты.

Сама Байкало-Амурская магистраль продолжает оставаться памятником мужеству людей, которые проводили строительные работы в самых непредсказуемых сейсмологических и климатических условиях. Все памятники, связанные с БАМом, напоминают нам о страницах нашей истории, на которых отображено время строительства магистрали — время дружбы всех народов во имя единой цели.

Литература

1. Аджиев М. Э. *Новь Сибири*. Москва: Знание, 1980. 114 с.
2. Айзенберг Е. Б. *БАМ: проблемы, первоочередные задачи, перспективы*. Москва: Знание, 1979. 83 с.
3. *БАМ — дорога в будущее России — скоростное преодоление барьерных мест, события, факты, люди / составление А. И. Белоозеров*. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. 184 с.
4. *БАМ: дорога дружбы. Записки, дневники, очерки о строительстве БАМ*. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. 368 с.
5. Ваганова Е. В. Современное состояние памятников истории Прибайкальского района Республики Бурятия // *Байкальские встречи — VIII: историко-культурное наследие региона как фактор социально-экономического развития: материалы международной научно-практической конференции, (11–13 сентября 2014 г., Республика Бурятия, г. Улан-Удэ — оз. Байкал): в рамках федеральной целевой программы «Культура России (2012–2018 годы)»*. Улан-Удэ: Изд.-полиграфический комплекс ИПК ВСГАКИ, 2014. С. 492–497.
6. Ваганова Е. В., Калекина Э. А. Природное наследие Бурятского участка Байкало-Амурской магистрали // *Вестник Восточно-Сибирского государственного института культуры*. 2018. № 2(6). С. 39–48.
7. Журавлев В. А. *Сказание о БАМе*. Москва, 1976. 144 с.
8. *Заказники Бурятии*. Улан-Удэ: ЭКОС, 2007. 145 с.
9. Ивашенцов А. Г., Розенцвит А. *Северное Забайкалье — западная часть БАМа: (Геогр. очерк)*. Москва: Сов. Россия, 1977. 68 с.
10. Измайлов В. В. *Ушедшим в бессмертие*. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1982. 44 с.
11. Иметхенов А. Б. *Памятники природы Байкала*. Улан-Удэ: Буряад унэн, 2002. 170 с. ил.
12. *Край несметных богатств, край прекрасных людей. 75 лет Северобайкальскому району Республики Бурятия*: Нижнеангарск, 2000. 230 с.
13. Куклин А. *Творцы рабочего настроения* // *Правда Бурятии*. 1977. 30 июля. С. 3.
14. *Памятники архитектуры и истории. Т. 1. Свод объектов культурного наследия Республики Бурятия / научный редактор В. К. Гурьянов*. Улан-Удэ, 2010. 326 с.
15. Савенкова Т. П. *Охраняемые природные территории бассейна озера Байкал*. Иркутск: Изд-во Института географии СО РАН, 2001. 113 с.
16. *Уникальные объекты живой природы бассейна Байкала / А. С. Плешанов, Л. В. Бардунов, Т. В. Макрый [и др.]*. Новосибирск: Наука, Сиб. отд., 1990. 115 с.

УДК 947:070

ТРУДОВАЯ ПОВСЕДНЕВНОСТЬ СТРОИТЕЛЕЙ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ГАЗЕТАХ «БАМ» И «СТРОИТЕЛЬ БАМА» (1974–1989 гг.)

© Петунова Татьяна Олеговна

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

tanya.petun@gmail.com

Рассмотрены основные источники формирования трудовых ресурсов стройки. На основе анализа периодических изданий и архивных источников был выявлен круг проблем, с которыми столкнулись строители магистрали: плохое снабжение техникой и материалами, тяжелые климатические условия, высокий травматизм и заболеваемость на производстве. Важным аспектом трудовой повседневности являлись социалистическое соревнование и субботники, которые способствовали повышению энтузиазма и производительности труда рабочих. Трудовые будни строителей, реконструированные по местным специализированным периодическим изданиям, отличались от пропагандистского и агитационного материала о строительстве БАМа. Выявлены особенности трудовой повседневности рабочих магистрали.

Ключевые слова: комсомольская стройка; трудовая повседневность; газета «Строитель БАМа»; газета «БАМ».

**EVERYDAY WORK OF BAIKAL-AMUR MAIN BUILDERS
IN THE NEWSPAPERS “BAM” AND “STROITEL’ BAMA” (1974–1989)**

© Tatyana O. Petunova

Banzarov Buryat State University

Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolin st., 24a

tanya.petun@gmail.com

The main sources of formation of construction labor resources are considered. Based on the analysis of periodicals and archival sources, a range of problems faced by the highway builders was identified: poor supply of equipment and materials, difficult climatic conditions, high rates of injury and illness at work. An important aspect of everyday work was socialist competition and subbotniks, which contributed to increasing the enthusiasm and productivity of workers. The workdays of builders, reconstructed from local specialized periodicals, differed from the propaganda and agitation material about the construction of the BAM. The features of the everyday work life of the railway workers are revealed.

Keywords: Komsomol construction; everyday work; newspaper “Stroitel’ BAMA [Builder of BAM]”; newspaper “BAM”.

Со второй половины XX в. советское государство начало проводить активную политику по освоению Сибири. Одной из последних крупных и масштабных советских строек стал БАМ. В 1932 г. после опубликованного декрета «О строитель-

стве Байкало-Амурской железной дороги» началась работа по разведке Байкальского и Амурского регионов. После завершения проектирования трассы началось ее строительство в 1938 г. Прокладывание данной магистрали проходило более 60 лет. Основным этапом строительства можно назвать 1970–1980-е гг. В 1974 г. БАМу было присвоено звание Всесоюзной ударной комсомольской стройки. На строительство в 1974–1984 гг. было направлено четыре Всесоюзных ударных и 29 республиканских, краевых и областных крупных отрядов, насчитывавших 43,7 тыс. человек [9, с. 8]. Для привлечения рабочей силы на строительство государство проводило широкую идеологическую и пропагандистскую деятельность. О строительстве магистрали писали в центральных газетах, на телевидении показывали сюжеты и фильмы, освещавшие трудовые подвиги рабочих. Над образом БАМа работали художники, певцы, поэты и писатели. Однако статьи в центральных газетах и журналах, документальные фильмы были посвящены наиболее грандиозным событиям, происходившим на стройке, например, открытие туннеля, моста или введение в эксплуатацию участка дороги, при этом, не затрагивая деталей строительства. Всесторонним освещением хода стройки стали заниматься местные газеты («БАМ» и «Строитель БАМа»), в которых достаточно подробно описывались реальные условия жизни бамовцев. Цель данной статьи: реконструировать трудовую повседневность строителей БАМа по газетам «БАМ» и «Строитель БАМа».

Источниковой базой работы является периодическая печать. Газеты, как часть периодической печати очень насыщены информацией и богаты фактами. Были рассмотрены газеты «БАМ» и «Строитель БАМа». Это специализированные газеты, которые в полном объеме описывают ход строительства и особенности повседневной жизни рабочих.

Понятие трудовая повседневность представляет собой описание трудовых будней и основных аспектов, характеризующих трудовую деятельность [11, с. 68]. Предметом выступают особенности повседневности комсомольскихстроек, выявленные на основе анализа периодических изданий.

Формирование рабочих коллективов на БАМе происходило разными способами: общественный призыв, перевод с других организаций истроек, студенческие молодежные отряды и т. д. Самой распространенной формой обеспечения стройки рабочими стал общественный призыв для создания ударных комсомольских отрядов. Однако существовали определенные критерии для отбора людей на стройку. Нужно было иметь положительные отзывы с места работы и учебы, строительные навыки или специальность.

В 1974 г. было создано Главное управление — ГлавБАМстрой. В ведомстве ГлавБАМстроя организовывались специализированные тресты и управления. Прокладки железной дороги, возведение объектов производственной и социальной инфраструктуры, временных поселков строителей возлагались на строительномонтажные поезда (СМП) трестов «Ангарстрой», «ЛенаБАМстрой», «Нижеангарсктрансстрой», «БАМстройпуть». Отсыпкой земельного полотна под магистраль и прокладкой автомобильных дорог занимались механизированные колонны (МК) трестов «ЗапБАМстроймеханизация», «БАМстроймеханизация». Прокладывание тоннелей осуществлялось тоннельными отрядами управления строительства «БАМтоннельстрой», подчиненного Главтоннельметрострою

СССР. Для сооружения мостов были созданы тресты Главмостостроя Мостострой-8, Мостострой-9 и Мостострой-10 [2, с. 125].

Строители БАМа столкнулись с тяжелыми природно-климатическими условиями. Постоянные морозы, сильные снегопады, болотистая местность очень мешали быстрому строительству и возведению в эксплуатацию новых объектов. *«Обильные снегопады задержали ввод в строй действующих один из участков вторых путей линии Тайшет — Лена. Под угрозой срыва оказались социалистические обязательства строительно-монтажного поезда № 532, график производства работ в районе 12 разъезда»* [1, с. 2], — о таких климатических условиях пишет газета «Строитель БАМа». К ним на помощь был направлен комсомольский ударный отряд. Но даже с их помощью не получилось в срок расчистить участок.

Частой преградой к строительству дороги была болотистая местность. Сотнями тысяч кубометров грунта засыпали болота. Очень много статей посвящено трудности освоения участков БАМа в болотистой местности. Пройти по заболоченным местам, через ручьи и реки, и не просто пройти, а нужно было за малое количество времени обеспечить нормальный проезд технике. В одном из выпусков газеты «Строитель БАМа» было написано: *«Хуже болот для нас ничего и быть не может, — говорит начальник строительства этой дороги Александр Копеев. — Тонули тракторы. Пришлось пробиваться узкой полосой, а после уже расширять проезд»* [3, с. 3].

Также рабочие БАМа постоянно сталкивались с такой проблемой, как перебои с поставкой материалов или поставка некачественного сырья. В нескольких выпусках газеты «Строитель БАМа» описываются проблемы, с которыми сталкиваются бригады звеносборки. Главной проблемой бригады Ивана Ефимовича Жунина является то, что им посылаются неотсортированные шпалы. То есть, их бригада должна была заниматься сортировкой шпал, на что уходило много времени. *«Из четырех, поступивших на днях вагонов шпалы, то есть, из 1 600 штук, в дело пошло только 400! «Пошло» — это одно, а другое — сколько лишних трудов!»* [6, с. 2] Также отмечаются такие проблемы, как нехватка в этой бригаде электродрелей (всего лишь два экземпляра на всю бригаду), плохое освещение, поставка некачественного инструмента. Такое происходило, в том числе, потому что сначала снабжались бригады, которые считаются «передним краем», а потом уже второстепенные бригады. Однако такие бригады выполняли не менее ответственную работу и были далеко не тылом строительства. Обеспечение строительства плохим оборудованием вело к низкой производительности труда.

Также плохое снабжение материалами приводило к высокому травматизму и заболеваемости на производстве. Проводились профилактические работы по предупреждению нарушений правил техники безопасности, давались денежные премии общественным инспекторам по охране труда. Также проводилась работа в сфере улучшения обучения рабочих и инженерных работников по основам охраны труда и техники безопасности. *«... за 9 месяцев 1975 года свидетельствуют, что коэффициент тяжести несчастных случаев по сравнению с данным периодом 1974 года снижен в целом по «Ангарастрою» на 19 %, но коэффициент частоты травм на 1 000 работающих остается по-прежнему высоким»* [8, с. 3]. Производственная дисциплина в некоторых бригадах находилась на низком уровне, контроль за соблюдением техники безопасности осуществлялся зачастую формально,

из-за чего достаточно большое количество травм и происходило. Часто в зимнее время работники простужались из-за недостаточного количества пунктов обогрева и приема пищи на перегонах.

Ведущая роль на строительстве БАМа отводилась социалистическому соревнованию для развития творческой инициативы подъема производительных сил и энтузиазма у рабочих. Обычно соперничали два строительных коллектива между собой. Они брали на себя определенные социалистические обязательства и должны были их выполнить к конкретному сроку. В газете «Строитель БАМа», выпуск № 7 1975 г., пишется, что вступая в завершающий период девятой пятилетки, коллектив СМП-288 вступают в соперничество с коллективом СМП-266. Итоги этого соперничества были подведены в 22-м выпуске спустя пять месяцев. Так, коллектив СМП-288 выполнил по генподряду план на 102 %, а собственными силами на 103 %. А СМП-266 показал намного ниже результат: 82 % по генподряду и 89 %. В целом ни один коллектив обещанных результатов в полной мере добиться не смог. Объясняется это все плохой организацией и несвоевременным завозом строительных материалов. Такая проблема, как перебои с поставкой материалов или поставка некачественного сырья, часто встречалась строителям БАМа.

Как и на других комсомольских стройках, на БАМе также были образованы управления рабочего снабжения, которые занимались снабжением рабочих товарами. На Бурятском участке БАМа отмечалось неудовлетворительное торговое обслуживание. К концу 1975 г. на этом участке было организовано пять продовольственных магазинов, один ларек и три хлебопекарни [4, л. 23–24], которые не могли обеспечить продовольствием все население.

Так, например, нехватка обуви и одежды, особенно в зимний период, приносила много проблем строителям БАМа. Например, в 1975 г. в поселке Звездный не всем рабочим хватило купить утепленную обувь. *«В августе 1975 года в городе Усть-Куте в обувных магазинах были такие сапоги по цене 26 рублей 60 копеек. Приобрели их не все желающие из-за малого количества и нехватки соответствующих размеров»* [7, с. 3].

Неотъемлемой частью трудовой жизни работников БАМа были субботники. Все строители принимали участие в них. Рабочие выходили в этот день на работу, чтобы показать сверхплановые показатели и производительность труда. Заработанные деньги на субботнике переводились в фонд ВЛКСМ. В газетах часто освещалась тема субботников: рабочие коллективы делали заявления о том, сколько они планируют заработать на субботнике. Например, 16 апреля 1977 г. был проведен коммунистический ленинский субботник. *«Всего на субботнике, не считая коллективов субподрядных организаций, приняли участие 11 тысяч человек, в том числе на основных производствах около 6 тысяч человек. Выполнено за этот день строительно-монтажных работ общей стоимостью 110 тысяч рублей и выпущено промышленной продукции на 20 тысяч рублей. Заработанные деньги в сумме 31 тысяча рублей перечислены в фонд пятилетки»* [10, с. 1].

Важным условием для успешного строительства БАМа являлась хорошая, дружелюбная, товарищеская атмосфера внутри коллектива. Приезжали на БАМ большими отрядами из, примерно, ста пятидесяти человек. Далее отряды делились на бригады в которых объединяли в среднем 12 человек. Бригадиром были во главе этих бригад. Они отвечали за выполнение поставленных производственных задач,

качество прodelьваемой работы. Также принимали большое участие в сплочении коллектива. Коллектив должен был быть сплоченным, так как строители не просто вместе работали, но и жили вместе. От сплоченности зависела их заработная плата. Те, кто не соответствовал заданным темпам бригады или нарушал дисциплину, покидали коллектив. *«Все двенадцать — как одна семья. Был, правда, случай, выпил один парень в рабочее время. Пришлось расстаться»* [5, с. 3], — повествует нам интервью из газеты «Строитель БАМа». На БАМе были нелегкие условия, зато это были хорошие условия для сплочения и испытания рабочего коллектива. Уход для нарушителей бригады здесь был неизбежен. Но те, кто сживался и срабатывался, понимали друг друга с полуслова: *«Люди и механизмы, четко взаимодействуя, работают, как единый механизм»* [5, с. 3]. Такие сложившиеся коллективы, как правило, выполняли свою работу своевременно и качественно.

Таким образом, государственная пропагандистская деятельность по привлечению молодых рабочих на БАМе была идеализирована. Люди ехали сюда, кто за романтикой, кто за высокими зарплатами или квартирой. БАМ воспевался во многих песнях, о нем писали стихи, брошюры, говорили на радио. Образ стройки был достаточно сильно романтизирован. И многие люди мечтали работать на БАМе. Изучая рабочую жизнь строителей, можно понять, что при сооружении дороги рабочие сталкивались с различными трудностями. Тяжелые условия труда были обусловлены природно-географическими (суровый климат, вечная мерзлота, болотистая местность, большое количество гор, непроходимые леса) и социально-экономическими (удаленность объекта строительства от центра, предпочтение финансирования строительства магистрали, а не создание социальной инфраструктуры, как обязательного условия для строительства дороги и дальнейшего закрепления здесь населения) причинами. Также неотъемлемой частью трудовой жизни рабочих были соцсоревнования и субботники, которые были обязательными атрибутами советской жизни. Важным для успешного строительства были теплые и дружеские отношения внутри коллективов. Отношения среди рабочих нередко зависели от бригадира, задачей которого было умение сплотить коллектив. Все эти особенности трудовой повседневности бамовцев выступали фильтром, обеспечивающим отбор наиболее подходящих стройке индивидов.

Литература

1. Антонов С. Помощь комсомольцев // Строитель БАМа. 1978. № 1. С. 3.
2. Байкалов Н. С. «Заповедник советской власти»: производственная повседневность в нарративной памяти строителей БАМа // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 124–134.
3. Безруков И. Ритм таежных километров // Строитель БАМа. 1975. № 6. С. 3.
4. ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 2.
5. Емельянов А. Идущие впереди // Строитель БАМа. 1975. № 11. С. 3.
6. Полесский В. Звеносборка. Тыл или фронт // Строитель БАМа. 1975. № 45. С. 2.
7. Почему так происходит // Строитель БАМ. 1976. № 2. С. 3–4.
8. Рыбкин М. Охрана труда под контроль // Строитель БАМа. 1975. № 44. С. 2–3.
9. Федин В. М. Из опыта партийной работы на строительстве БАМа. Москва, 1983. 78 с.
10. Эдельштейн А. Программа выполнена // Строитель БАМа. 1977. № 16. С. 1.
11. Яскунова А. А. Трудовая повседневность колхозников русского Севера в 1930–1950-е гг. // Ярославский педагогический вестник. 2012. № 4. С. 68–71.

УДК 394:947(571.54)

**ПРАЗДНИКИ В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ
ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ДЕВУШКИ**

(НА ПРИМЕРЕ ПИСЕМ Е. А. СЕРГЕЕВОЙ (ТАНСКОЙ) РУБЕЖА XIX–XX ВВ.)

© Жукова Наталья Евгеньевна

кандидат исторических наук,

заведующая сектором редких и ценных изданий Научной библиотеки

Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова

Россия, 670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а

nataliiiuk@mail.ru

Представленная вниманию читателей статья посвящена исследованию места праздника в повседневной жизни горожан Забайкалья по письмам Екатерины Александровны Сергеевой (в замужестве Танской), рубежа XIX–XX вв. — периода ее детства и юности. Выделение данной совокупности писем обусловлено возрастными рамками героини, которые влияют на восприятие и изложение ею сути праздника. Разные исследователи выделяют различные виды городских праздников — государственные, светские, религиозные, семейные — с присущей им обрядовостью и регламентацией. Анализ писем Е. А. Сергеевой позволяет автору изучить степень включенности человека в условную систему городских праздников и влияния ее на повседневную частную жизнь.

В статье исследованы письма периода гимназического обучения Е. А. Сергеевой и первого года после окончания ею Троицкосавской женской гимназии. В этих письмах она пишет о светских, религиозных и календарных праздниках, таких как: ярмарка, Пасха, рождественские и новогодние торжества, юбилеи писателей. В заключение автором сделан вывод о том, что праздники, имеющие разнообразные культурно-досуговые, развлекательные, образовательные функции и удовлетворявшие многочисленные потребности горожан, становились органичной частью их жизни. Е. А. Сергеева была вовлечена в проведение городских мероприятий как в качестве наблюдателя, так и в качестве активного участника, приобретая социокультурный опыт и встраивая события своей жизни в праздничный календарь.

Ключевые слова: дореволюционные праздники; праздники как вид досуга; повседневная жизнь горожан; письма Екатерины Сергеевой (Танской).

HOLIDAYS IN THE EVERYDAY LIFE OF A TRANSBAIKALIAN GIRL
(ON THE EXAMPLE OF LETTERS OF E. A. SERGEEVA (TANSKAYA)
OF THE TURN OF THE 19TH–20TH CENTURIES)

© Natalya E. Zhukova

candidate of history, head of the rare and valuable editions sector

of the Scientific Library,

Banzarov Buryat State University

Russia, 670000, Ulan-Ude, Smolina st., 24a

nataliiiuk@mail.ru

This article is devoted to the study of the place of holidays in the everyday life of the townspeople of Transbaikalia based on the letters of Ekaterina Alexandrovna Sergeeva

(married as Tanskaya), the turn of the XIX–XX centuries, the period of her childhood and youth. The allocation of this set of letters is conditioned by the age limits of the heroine, which influence her perception and presentation of the essence of the holiday. Different researchers distinguish different types of urban holidays — state, secular, religious, family holidays with their inherent ritualism and regulation. The analysis of the letters of E. A. Sergeeva allows the author to study the degree of a person's inclusion in the conventional system of city holidays and its influence on everyday private life.

The article studies the letters of the period of E. A. Sergeeva's gymnasium education and the first year after her graduation from the Troitskosava Women's Gymnasium. In these letters she writes about secular, religious and calendar holidays, such as the fair, Easter, Christmas and New Year celebrations, anniversaries of writers. The author concludes that the holidays, which had various cultural, leisure, entertainment, educational functions and satisfied the numerous needs of the townspeople, became an organic part of their private life. E. A. Sergeeva was involved in the city events, both as an observer and as an active participant, gaining socio-cultural experience and building the events of her life into the festive calendar.

Keywords: pre-revolutionary holidays; holidays as a form of leisure; everyday life of townspeople; letters of Ekaterina Sergeyeva (Tanskaya).

Праздник — неотъемлемая часть городской жизни, которая во многом формирует вокруг себя разные части городской повседневности, такие как развлекательная, досуговая, социальная, экономическая и проч. Т. В. Паликова, определяя сущность праздника, пишет, что это — «форма эстетической и художественной деятельности, включенная непосредственно в ткань социокультурной реальности, обусловленная динамикой социального бытия. Как общественный феномен он идеологически направлен, в символической форме наглядно отражает, закрепляет и пропагандирует все стороны жизни общества, становится концентрированным выражением культурного развития» [4, с. 202]. Иными словами, праздник, являясь особой формой социальной жизни, непосредственно связан со всеми остальными ее компонентами и порожден ими.

Городской праздник отличался от сельского, приуроченного к циклам сельскохозяйственной жизни и содержавшего больше религиозной атрибутики. В атмосфере города такие существенные черты традиционных праздников, как строгая регламентация и обрядность, магическая сторона действий перестают ощущаться. В дореволюционной России существовали различные виды праздников. Ю. М. Гончаров подразделяет празднества на государственные, религиозные, семейные. Так же, как и теперь, нерабочие и праздничные дни отмечались в календаре красным цветом [1, с. 10]. Т. В. Паликова выделяет религиозные, календарные и светские праздники.

Городские праздники — одна из наиболее «близких» к населению форм городской жизни, в функционировании которой было задействовано большинство горожан. Образованные городские жители оставляли описания многочисленных городских торжеств в воспоминаниях, дневниках и письмах. В этом смысле не стал исключением и город Верхнеудинск, где, по данным первой Всероссийской переписи населения, к началу XX века было 3 218 грамотных, т. е. получивших то

или иное образование, жителя [5, с. 46–51]. В дошедших до нас источниках личного происхождения, оставленных горожанами, содержится определенное количество сюжетов, посвященных городским праздникам.

В представленной статье речь пойдет о письмах Екатерины Александровны Сергеевой (в замужестве Танской) периода ее детства и юности, который так или иначе затрагивает тему городского праздника в повседневной жизни горожан Кяхты, Верхнеудинска, т. е. мест ее проживания. Анализируя контексты писем Екатерины, можно проследить степень инкорпорации общественных по своему характеру праздников в частную жизнь горожан.

Нужно отметить, что празднование Нового года и Рождества исследователи относят к циклу религиозных праздников. О встрече Нового года и Рождества пишет в 1899 г. совсем еще юная Катя Сергеева, ученица Троицкосавской женской гимназии, сестре Маше в Верхнеудинск. «Праздники провела так себе. Больше все читала, в гости никуда не ходила. 29 декабря была в реальном училище на спектаклях и на балу. Играли «Счастливый день» Островского. Реалисты играли довольно хорошо, только роли знали плохо. После спектакля остались танцевать, было весело» [2, л. 104]. И далее: «3-го января был бал и спектакль в гимназии. Играли «Бабье лето» ученицы 7-го и 8-го классов. Играли очень хорошо, потом опять танцевали». В этом фрагменте письма Екатерина рассказывает о таких классических способах проведения гимназического досуга вне рамок учебного процесса, как, например, танцы и спектакли, которые устраивались и в женской гимназии, и реальном училище Троицкосавска в дни рождественских каникул. Праздник, очевидно, кроме досуговой функции, был формой установления коммуникации в виде взаимного посещения балов, развития творческих начал у учащихся.

Очевидно, что не все родители имели возможность забрать детей домой на время каникул, для чего было нужным проведение праздничных мероприятий в гимназии. Эту мысль озвучивает сама Екатерина в письме к сестре в январе 1900 г.: «Дома на праздниках я не была, не взяли, а как мне хотелось бы побыть дома, там ярмарка, в общем заманчивая картина» [2, л. 75]. Здесь небезынтересно привести отрывок из воспоминаний Екатерины Александровны об одной из городских ярмарок, которые становились значимым и ярким событием как в частной жизни маленькой девочки, так и в повседневной жизни провинциального Верхнеудинска.

Так, героиня вспоминала о двух грандиозных формах ярмарочных развлечений, которыми были бал-маскарад и бал-базар. «На маскарад съезжалась публика всех возрастов, включая почтенных отцов семейств, не отказывающихся вдали от семейного очага повеселиться, вспомнить давно прошедшую молодость. Веселящаяся публика вела себя непринужденно, вино лилось рекой, временами вспыхивали ссоры и тогда дежурные полицейские отправляли клиентов по их домашним адресам» [6, с. 151].

Продолжая воспоминания, Екатерина Александровна сообщала: «...венцом всех ярмарочных развлечений был грандиозный бал-базар. Собранные средства шли на содержание женской прогимназии. Недели за две до бала, жены, дочери самых видных чиновников и горожан развозили пригласительные билеты представителям торгующих организаций, которые волей-неволей должны были раскошелиться, поддерживая этим свой престиж у местной власти. В

первые годы бал-базар устраивался в школьном зале, а впоследствии — в общественном собрании [6, с. 151].

Из всего приведенного выше очевидно, что сожаление маленькой Кати о своем нахождении в дни Верхнеудинской ярмарки в Троицкосавской гимназии имели объективный характер. Ярмарка, по сути являясь светским мероприятием, вплеталась «в ритм религиозно-календарных праздников зимнего цикла в Верхнеудинске и воспринималась горожанами, как, впрочем, и окрестными жителями, как праздник» [4, с. 203]. Ярмарка для тихого провинциального города каждый раз становилась не только масштабным экономическим событием, но и мероприятием, оказывающим позитивное влияние на общественную и культурную жизнь, внося разнообразие в городскую повседневность.

Естественно, большим событием в жизни каждого жителя дореволюционного города становилась Пасха, к которой горожане тщательно готовились. В письмах Екатерины совсем еще раннего периода нет подробных описаний пасхальных торжеств, однако, анализируя массив писем, можно убедиться в некоей его рубежности для юной девушки, которая связывала с ним наступление тех или иных событий в своей жизни. Например, 11 апреля 1899 г. она пишет сестре о том, что в Троицкосавске «тепло, я на Пасхе собираюсь носить шляпку и накидку» [2, л. 96]. Планируя свое свободное от учебы время, Катя сокрушалась, что «... о Пасхе и думать нельзя, ведь там сейчас же и экзамены» [2, л. 43]. Весной 1904 г. 19-летняя Екатерина готовилась к свадьбе, о чем писала сестре: «... Свадьба будет в апреле, сразу после Пасхи» [2, л. 318]. Следовательно, пасхальные празднества были существенной и важной частью частной жизни, носили не просто обрядовый и торжественный характер, но воспринимались людьми как точка, вокруг которой, в том числе, будет выстроена их частная жизнь.

Очень сложно описать дореволюционный религиозный праздник без элементов светского характера и наоборот. Празднования юбилейных дат тех или иных писателей были приняты уже в дореволюционной России, в том числе и в учебных заведениях, носили образовательно-воспитательный характер. Подобная традиция зародилась и в Троицкосавской женской гимназии, и в Алексеевском реальном училище. Подготовку к празднованию 100-летнего юбилея со дня рождения Пушкина в 1899 г. Катя описывала следующим образом: «Меня выбрали в певчие, и мы будем петь из «Пиковой дамы» хор пастухов и пастушек, «Боже, царя храни» и еще что. Затем будем читать стихотворения» [2, л. 88]. В последующем письме она возвращается к теме подготовки Пушкинского юбилея. 13-го мая Катя пишет сестре: «9-го у нас была репетиция Пушкинского юбилея, 16-го тоже [будет]. Я очень хорошо сказала стихотворение, так что директор похвалил [2, л. 90]». Естественно, Екатерина уделила внимание непосредственно самому празднику, описав происходившее там чуть более подробно: «Из декламаторов я свое стихотворение сказала всех лучше. Многие кяхтинские купчихи, поздравляя, жали мою руку. Вот до чего, матушка моя, я дожила! Пели очень хорошо, да и читали, в общем, порядочно. В память юбилея раздавали книжки с портретами Пушкина. Ученицы и ученики пили 2 р[аза] чай. Угощали конфетами. В общем, остались все довольные [2, л. 91]». Нетрудно заметить, что повествование о торжестве делится на два плана. Пер-

вый — восторженное описание собственного участия в праздновании, что соответствовало характеру героини и второй — довольно скудное и неэмоциональное описание самого праздника, из которого можно узнать о сути прошедшего праздника.

В письмах Екатерины первой половины 1900-х гг. присутствует рассказ о не слишком характерной форме проведения праздников горожанами, а именно: посещение ею верхнеудинского тюремного замка и чтение книг заключенным. Подобная практика была частью системы исправительно-воспитательных мер, применяемых к заключенным, которая осложнялась низкой грамотностью последних. В качестве компенсирующей меры распространение получили так называемые арестантские чтения, когда грамотные заключенные или волонтеры вслух читали книги [3, с. 171].

В сентябре 1902 г. Катя пишет сестре уже из Верхнеудинска, куда она вернулась после окончания обучения в гимназии: «В праздники же, воскресенья почти каждый раз езжу в тюрьму — читать. Читаю Пушкина, Лермонтова, иногда Горького, Чехова. При этом показывают картины волшебного фонаря. Арестанты меня очень любят, и, если одно чтение пропущу, они уже заявляют претензию, что барышня Екатер[ина] Алек[сандровна], видно, их забыла, или обыкновенно спрашивают меня после пропущенного раза, не была ли я больна? Эти чтения и мне полюбились» [1, л. 181]. Являясь традиционным местом торговли и ссылки, Забайкалье и, в частности, Верхнеудинск, востребовали такие праздничные чтения.

Таким образом, в своих письмах к сестре Екатерина Сергеева на рубеже XIX–XX вв. описывает городские праздники светского и религиозного характера. Возрастные рамки, в которых она писала представленные письма, безусловно, оказывали влияние на восприятие и изложение ею сути праздника, «выхватывая» из всего объема праздника фрагменты, производящие на нее особое впечатление и наиболее близко относящиеся к ней. По этой причине содержащиеся в письмах описания тех или иных празднеств носят несколько более субъективный характер, чем письма, принадлежавшие взрослому человеку. Но, даже руководствуясь представленными источниками, можно сделать вывод о том, что праздники, имеющие разнообразные культурно-досуговые, развлекательные, образовательные функции и удовлетворявшие многочисленные потребности горожан, становились органичной частью их частной жизни. Екатерина была вовлечена в проведение городских мероприятий как в качестве наблюдателя, так и в качестве активного участника, приобретая социокультурный опыт и встраивая события своей жизни в праздничный календарь.

Литература

1. Гончаров Ю. М. Городские праздники в Западной Сибири в середине XIX — начале XX века // Вестник ТГПУ. 2004. Сер. Гуманитарные науки (история, археология, этнология). Вып. 4 (41). С. 10–14.
2. Государственный архив Республики Бурятия. Ф. Р-1778. Оп. 1. Д. 118.
3. Науменко О. Н., Науменко Е. А. Использование книги как средства воспитательного воздействия на заключенных в пенитенциарной системе Западной Сибири (вторая половина XIX — начало XX в.) // Библиоковедение. 2016. Т. 1, № 2. С. 171–176.

4. Паликова Т. В. Города Забайкалья второй половины XIX в. — начала XX в. (социальное, экономическое и культурное развитие). Улан-Удэ: Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2010. 312 с.
5. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г.: [кн. 1–89] / под редакцией Н. А. Тройницкого. Санкт-Петербург : Издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1899–1905. 74: Забайкальская область. 1904. URL: <https://www.prlib.ru/item/357055> (дата обращения: 09.04.2024).
6. Танская Е. А. Ярмарка в Верхнеудинске в начале 90-х годов XIX века // Байкал. 1976. № 1. С. 148–151.

СОДЕРЖАНИЕ

Приветственное слово	
<i>Цыденов А. С.</i>	3
<i>Дамдинов А. Б.</i>	4
<i>Базаров Б. В.</i>	5
<i>Байкалов Н. С.</i> Байкало-Амурская магистраль: прошлое, настоящее и будущее великой стройки	6

РАЗДЕЛ 1

«ОТ БАЙКАЛА ДО АМУРА...»: СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТАХ XIX – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX В.	
<i>Кузнецова Я. А.</i> Государственные стратегии в освоении Севера Сибири и Дальнего Востока в довоенный период	22
<i>Герейханова И. Ф.</i> Изыскания бурятского участка трассы Байкало-Амур- ской магистрали	34
<i>Макарова Н. В.</i> История исследования криолитозоны на юге Восточной Сибири при строительстве БАМа	42
<i>Прохоров А. К.</i> Железнодорожное строительство на страницах сибирской региональной печати (1880–1910-е гг.)	48
<i>Шагдурова И. Н.</i> Роль Транссиба в интеграции бурят в состав Российской империи	54
<i>Кальмина Л. В., Плеханова А. М., Ширанов А. А.</i> Улан-Баторская железная дорога как стратегическая инициатива: история проектирования и строи- тельства	60
<i>Исаев А. А.</i> Деятельность политических отделов на железнодорожном транспорте Дальнего Востока СССР в 1930-х – начале 1940-х гг.	70

РАЗДЕЛ 2

БАМ – ВСЕСОЮЗНАЯ УДАРНАЯ КОМСОМОЛЬСКАЯ СТРОЙКА	
<i>Балдано М. Н.</i> Байкало-Амурская магистраль: стройка дружбы народов	76
<i>Кудряшов В. В., Максимова В. Н.</i> Роль Управления строительства «Ан- гарстрой» в сооружении западного участка БАМа	83
<i>Санжиева Т. Е.</i> Участие треста «ЗапБАМстроймеханизация» в строитель- стве бурятского участка БАМа	91
<i>Новиков П. А.</i> Изменения в дислокации Советской армии в период строи- тельства Байкало-Амурской магистрали в сфере ее тяготения	95
<i>Шайдуллин Р. В.</i> Байкало-Амурская магистраль – романтика комсомоль- ской стройки (виды на «светлое будущее»)	102
<i>Королева Т. М.</i> Молодёжь на строительстве Байкало-Амурской железнодородной магистрали	110
<i>Комарицын С. Г.</i> Командир отряда «Комсомолец Эстонии», эстонский по- литик, писатель и журналист Энн Леопольдович Лейссон (1942–1998)	114
<i>Мухамедов Р. А.</i> Молодёжь Ульяновской области в строительстве БАМа	124
<i>Конов А. А.</i> Уральские инженеры железнодорожного транспорта на Бай- кало-Амурской магистрали в 1974–1991 гг.	128
<i>Гущин А. А.</i> Вклад пензенцев в строительство Байкало-Амурской маги- страли в конце 1970-х–1980-е гг.	133

<i>Салахова Л. М.</i> Воспоминания бамовцев, представителей азербайджанского отряда строителей (коллекция архива устных рассказов жителей Байкальской Сибири)	138
<i>Кондратьева В. В.</i> Татарские специалисты в строительстве Байкало-Амурской магистрали	146
<i>Шойдонова А. М.</i> Монгольские студенческие отряды в СССР: опыт Байкало-Амурской магистрали	150
<i>Очиров А. А.</i> Исторический опыт деятельности студенческих строительных отрядов Якутского государственного университета в 1970–1980-е гг.	154
<i>Тесла Д. М.</i> Социально-бытовые условия и досуг строителей Байкало-Амурской магистрали в 1980–1985 гг. (на примере треста «ЛенаБАМ-строй»)	162

РАЗДЕЛ 3

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ НОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

<i>Тулохонов А. К.</i> Уроки БАМа: прошлое, настоящее и будущее	168
<i>Дорж Т.</i> Центральный транспортный коридор Монголии в транспортно-логистической системе России, Монголии и Китая	171
<i>Малов В. Ю., Басалаев О. В.</i> Транспортные коридоры в Сибири: опыт истории и варианты финансирования нового строительства	183
<i>Чевычелов А. П., Кузнецова Л. И.</i> Строительство Малого БАМа, промышленное освоение Южной Якутии и возникшие социально-экологические проблемы в регионе	194
<i>Пешков Д. А.</i> Реструктуризация как метод выживания бамовских строительных организаций в 1990-е гг.	201
<i>Лугачева Л. И.</i> Республика Бурятия: реализованные и перспективные возможности участия в производстве беспилотных авиационных систем	207
<i>Соколов А. В., Бажанов В. А.</i> Состояние и тенденции развития обрабатывающих производств Республики Бурятия	215
<i>Мусатова М. М.</i> Лесопромышленный комплекс Республики Бурятия: проблемы развития и ситуативная адаптация	222

РАЗДЕЛ 4

УРБАНИЗАЦИЯ И ФОРМИРОВАНИЕ НОВЫХ ГОРОДОВ В СИБИРСКОМ И ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ РЕГИОНАХ

<i>Биткеева А. Н.</i> Социокультурные и языковые параметры урбасистемы северных арктических городов РФ	232
<i>Бреславский А. С.</i> Города и поселки городского типа Байкало-Амурской магистрали: динамика населения и практики реорганизации в конце 1980-х – 2010-е гг.	240
<i>Цырендашиев Ж. Ж.</i> Особенности демографического развития новых городов Забайкалья в 1950–1980-е гг.	247
<i>Гаськова Е. В.</i> Северобайкальск: от бамовского проекта к современным программам развития	253
<i>Мионов М. А.</i> Социально-экономическое развитие г. Северобайкальска в 2020–2023 гг.: анализ и перспективы	260
<i>Чимитова Д. К.</i> Состояние муниципальной системы образования в контексте качества жизни (на примере г. Северобайкальска)	268

<i>Номогоева В. В., Иванова Л. Б.</i> Практическая подготовка студентов Бурятского государственного педагогического института в пионерских лагерях Байкало-Амурской магистрали в 1980-е гг.	275
<i>Балакирев А. Н.</i> Из опыта работы детской общественной организации «Пионер БАМа» (г. Северобайкальск)	280
<i>Монгуш С. П.</i> Урбанизационный процесс в южном регионе Сибири	284
<i>Казанцев Я. Р.</i> Создание г. Усть-Илимска в воспоминаниях строителей города	292
<i>Варфоломеева Ю. Н.</i> Эргоурбонимы городских поселений БАМа (на примере г. Северобайкальска)	297
<i>Калимолдина Ж. А.</i> Отражение истории переселенческой политики в топонимах Восточного Казахстана	303

РАЗДЕЛ 5

БАМ И КОРЕННЫЕ НАРОДЫ СЕВЕРА

<i>Бураева О. В.</i> Эвенки бурятского участка Байкало-Амурской магистрали: ожидания и реалии	310
<i>Винокурова Л. И.</i> Повседневность сельской Якутии в 1970–1980-е гг.: опыт «переживания» строительства БАМа	317
<i>Убеева О. А., Шойдонова А. М.</i> Некоторые аспекты демографического развития эвенков Бурятии	322
Епископ Николай (<i>Кривенко А. В.</i>), <i>Чалый Д. В.</i> Северобайкальская епархия в условиях современных вызовов времени	327
<i>Афанасьева Е. Ф.</i> Эвенкийские топонимы на карте БАМа	331
<i>Харанутова Д. Ш., Тюрюкова Л. В.</i> Рыболовецкая лексика Северного Байкала в этнолингвистическом освещении	336

РАЗДЕЛ 6

БАМ 2 И ВОСТОЧНЫЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

<i>Зуляр Ю. А., Зуляр Р. Ю.</i> Развитие БАМа и его зоны – обязательное условие успешного поворота России на Восток	346
<i>Волосов Е. Н.</i> БАМ в системе транспортных коридоров Востока России: проблемы и перспективы	353
<i>Тарасова О. В., Валиева О. В., Горюшкина Е. А.</i> Транспортные институциональные ограничения и их влияние на загрузку Восточного полигона	361
<i>Урина У. С., Тарасова О. В.</i> Оценка различных вариантов отраслевой структуры перевозок на восток по Восточному полигону	368
<i>Цыденов А. Б.</i> Внешнеполитическая стратегия «Поворот на Восток» в общественном мнении молодежи Республики Бурятия	374
<i>Мухамедов Р. А., Гапсаламов А. Р., Васильев В. Л.</i> Ориентиры развития Сибири и Дальнего Востока в условиях цифровизации: экономика и образование	379

РАЗДЕЛ 7

ИСТОРИОГРАФИЯ И ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЕ ПОЗДНЕСОВЕТСКОЙ МОДЕРНИЗАЦИИ В СИБИРИ И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

<i>Дукенбаева З. О., Талгатбек Манаи.</i> Байкало-Амурская магистраль – стройка века: историография проблемы	388
--	-----

<i>Власов С. А.</i> История строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в работах профессора О. П. Еланцевой	392
<i>Жалсанова Б. Ц.</i> Документы фондов Государственного архива Республики Бурятия как источник по истории строительства Байкало-Амурской магистрали	397
<i>Шаповал Е. Ю.</i> Фотодокументы Государственного архива Республики Бурятия по истории Байкало-Амурской магистрали	403
<i>Черепанова М. О.</i> История строительства читинского участка БАМа в коллекции фалеристики Забайкальского краевого краеведческого музея им. А. К. Кузнецова	413
<i>Шагдарова Б. Б.</i> Радиопередачи о БАМе (по материалам комитета по телевидению и радиовещанию Совета Министров Бурятской АССР)	420
<i>Бороньева Т. А.</i> Природа и люди БАМа в творчестве В. Ф. Архипова	423
<i>Зырянова Е. В.</i> Концепт «БАМ» в русском языковом сознании (на материале стихотворений о БАМе)	427
<i>Ваганова Е. В.</i> К вопросу об актуализации наследия бурятского участка Байкало-Амурской магистрали	433
<i>Петунова Т. О.</i> Трудовая повседневность строителей Байкало-Амурской магистрали в газетах «БАМ» и «Строитель БАМа» (1974–1989 гг.)	440
<i>Жукова Н. Е.</i> Праздники в повседневной жизни забайкальской девушки (на примере писем Е. А. Сергеевой (Танской) рубежа XIX–XX вв.)	445

**«ОГНИ МАГИСТРАЛИ»:
ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ
РЕГИОНОВ СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

**(к 50-летию начала строительства
Байкало-Амурской железнодорожной магистрали)**

Сборник научных трудов
по материалам всероссийской научно-практической конференции
с международным участием

Дизайн обложки
Д. Т. Олоев
Редакторы
З. З. Арданова, Е. И. Борисова, Н. Н. Балданова, Д. Н. Гармаева
Компьютерная верстка
Т. А. Олоевой
Перевод на английский язык выполнен авторами статей

Св-во о государственной аккредитации
№ 2670 от 11 августа 2017 г.

Подписано в печать 17.06.2024. Формат 70x108 1/16.
Усл. печ. л. 39,9. Уч.-изд. л. 35,6. Заказ 70. Тираж 500. Цена свободная.

Издательство Бурятского госуниверситета им. Д. Банзарова
670000, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 24а
rio@bsu.ru

Отпечатано и переплетные работы выполнены
в типографии Издательства БГУ
670000, г. Улан-Удэ, ул. Сухэ-Батора, 3а