

Я. А. Кузнецова

Строительство Бурятского участка БАМ (середина 1970-х – 1989 гг.) *

Очередной этап программы интенсивного освоения природных ресурсов восточных районов страны ознаменовался возобновлением транспортного освоения сибирских территорий. После формирования топливно-энергетической и сырьевой базы в Западной Сибири (Кузбасс, Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс, Канско-Ачинский топливно-энергетический комплекс) и Восточной (Братско-Усть-Илимский, Красноярский, Саянский, Иркутско-Черемховский, Ангаро-Усольский территориально-производственные комплексы и др.) очевидной стала необходимость дальнейшего продвижения, на север Сибири и Дальний Восток.

Освоение этих ресурсоемких территорий, наращивание индустриального потенциала Сибири сдерживалось отсутствием здесь надежных транспортных коммуникаций. 8 июля 1974 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали»¹. Создание вдоль трассы взаимосвязанных территориально-производственных комплексов и крупных промышленных узлов представлялось для директивных центральных и местных органов сложнейшей задачей, решение которой требовало немалых материальных затрат. Основная часть территорий прохождения магистрали характеризовалась суровыми природно-климатическими условиями, низкой плотностью населения, слабыми транспортными коммуникациями и отсутствием во многих районах элементарной производственной и социальной инфраструктуры. Решение проблемы обеспечения строительства рабочей силой и, главное, формирования инфраструктуры, продовольственной и строительной базы непосредственно связывалось с крупными капитальными вложениями в эти территории.

Дорога проектировалась как магистраль первой категории, с учетом новейших достижений транспортной техники. Разрабатывалась многоцелевая программа строительства и освоения зоны БАМ, суть которой состояла в превращении зоны в новый индустриальный пояс страны².

Одновременно с началом строительства Бурятского участка БАМ научные и плановые учреждения республики начали разработку собственных проектов и стратегии перспективного крупномасштабного освоения ресурсов Бурятии с позиций народнохозяйственной эффективности и наименьших затрат. В 1974 г. Бурятский филиал (БФ) СО АН СССР представил проект по формированию промышленных комплексов на территории республики. Помимо дальнейшего развития Центрального промышленного узла и промышленных очагов в районах добычи топливно-

Кузнецова Янина Александровна, младший научный сотрудник Института истории СО РАН.

Эл. почта: afina80@rambler.ru

* Статья подготовлена при поддержке гранта РФНФ № 09-01-00550а/р.

¹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1978. Т. 11. С. 417–419.

² БАМ: строительство и хозяйственное освоение. М., 1984. С. 8–9.

энергетических ресурсов (Гусиноозерский, Джидинский, Закаменский и др.) ученые-экономисты разработали план интенсивного освоения отдаленных районов республики. Так в Еравнинском р-не находилось крупное месторождение полиметаллов Озерное, на базе которого предполагалось создание Еравнинского ТПК¹. Первоочередное освоение Озерного обосновывалось тем, что, в отличие от других месторождений Сибири, район обладал благоприятными горно-геологическими условиями для эксплуатации его открытым способом. По подсчетам ученых, Озерный горно-обогатительный комбинат мог давать почти половину сырья для цветной металлургии всей Восточной Сибири.

Перспектива потребности страны в фосфатном сырье включала в число основных проектов освоение Ошурковского месторождения. Размещение предприятий такого профиля в одном районе с Озерным комбинатом могло способствовать более полному использованию многокомпонентных руд Озерного месторождения, что исключило бы нерациональные перевозки значительного количества сырья и позволило применять его на месте для получения готового продукта. Район также располагал значительными водными ресурсами и ресурсами строительных материалов. Еравнинский ТПК мог оказать существенное влияние на структуру промышленного производства всей республики, обеспечить дефицитными минеральными удобрениями и цветными металлами районы Сибири и Дальнего Востока.

Район Восточных Саян, известный своими месторождениями золота, нефрита, графита и асбеста, по проекту ученых также следовало бы превратить в перспективе в крупный промышленный узел². Но интенсивное освоение этого региона было возможно лишь при условии формирования новых транспортных путей сообщения, в т. ч. железной дороги. Как и предыдущий проект, Восточные Саяны не имели определенной производственной базы, достаточных материальных и трудовых ресурсов и даже с началом строительства БАМ, на первом этапе освоения проекты были слишком затратными.

Бурятский участок БАМ (Северобайкальский, Северомуйский, Курумканский районы) являлся одним из наиболее труднодоступных и технически сложных. Его сметная стоимость составляла почти треть бюджета всего БАМ (шесть из восьми тоннелей проходили через северную территорию республики)³. В сооружение Северо-Муйского прогона трассы БАМ – самого сложного участка магистрали – вложено 375 млн. руб.⁴ К 1980 г. объем строительно-монтажных работ с начала строительства Бурятского участка составил около 480 млн. руб. Сметная стоимость магистрали в ценах 1991 г. составила 12 млрд. руб. Ряд технических сложностей, в свою очередь, вносил коррективы в планы организации и финансирования строительства Бурятского участка. Для строительства железнодорожных станций и постоянных поселков железнодорожников привлекались силы союзных республик и крупных городов. На территории Бурятии шефами выступа-

¹ *Формирование* промышленных узлов и размещение населения в Бурятской АССР. Улан-Удэ, 1974. С. 14.

² Там же. С. 31.

³ *Байкало-Амурская магистраль* на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона. Улан-Удэ, 1999. С. 104.

⁴ *Романов А.П.* Итоги и проблемы строительства бурятского участка // БАМ продолжается. Улан-Удэ, 1987. С. 35.

ли республики Прибалтики, Беларусь, Армения, Азербайджан, Ленинград. После принятия ЦК КПСС и Советом Министров СССР в июле 1974 г. постановления № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» состоялся пленум Бурятского обкома КПСС, который наметил меры по обеспечению выполнения заданий по строительству объектов БАМ на территории республики. В октябре 1974 г. Совет министров Бурятии принял постановление, где определялись задачи республиканских министерств и ведомств по строительству магистрали. Для обеспечения строительства участка магистрали был задействован почти весь индустриальный комплекс Бурятии, включая обеспечение поселков строителей предприятиями торговли, общественного питания и бытового обслуживания. Местные власти также взяли на себя шефство над строительством станции и пос. Ангоя.

Инвестиции обеспечили определенную финансовую привлекательность малоосвоенных, северных территорий Бурятии и в рекордные сроки превратили их в промышленный комплекс. Строительство Бурятского участка БАМ оказало прямое воздействие на развитие различных отраслей экономики республики, повлияло на активность и инициативность местных органов власти не только в вопросах обеспечения строительства магистрали, но и в решении ряда социально-экономических задач республиканского уровня. Масштабное транспортное и хозяйственное освоение региона обуславливалось необходимостью осуществления «общегосударственной программы развития производительных сил восточных районов страны» и создания определенного ресурсного плацдарма на территории Бурятии ¹.

Однако насколько новые производства отвечали задачам гармоничного развития региона, как они способствовали комплексному экономическому развитию, сохранению природного комплекса и окружающей среды, на рост благосостояния населения – ответы на эти вопросы оставались во втором плане.

Во второй половине 1970-х гг. и в 1980-е гг. в связи с увеличением инвестиционного потока количество инициативных проектов и разработок местных органов власти в сфере экономики Бурятии увеличилось в несколько раз. Так, в проекте «Основных направлений развития народного хозяйства в 1976–1980 гг.» Бурятский обком представил ряд предложений по перспективному развитию экономики республики. В первую очередь, в проекте предусматривалась реконструкция и модернизация, поскольку промышленные предприятия республики характеризовались слабой материально-технической базой производства и использованием устаревшего станочного парка ².

Ряд проектных предложений руководства республики относился к интенсивному развитию инфраструктуры, а также легкой и пищевой промышленности. Подчеркивалась необходимость реконструкции станции вокзала г. Улан-Удэ и речного порта, строительство пригородного вокзала в столице республики. Для улучшения обслуживания населения БАМ предлагалось строительство взлетно-посадочной полосы в Северо-Байкальском районе ³.

¹ БАМ: строительство и хозяйственное освоение. С. 6.

² РГАНИ. Ф. 5. Оп. 69. Д. 237. Л. 24.

³ Там же. Л. 25–26.

Основное внимание республиканские власти уделили не только уже сложившемуся, экономически развитому промышленному центру (столице) республики и прилегающим к нему районам, но и районам севера, территориально относящимся к участку БАМ, для которых существовала объективная возможность «выбить» государственное финансирование. Фактически все эти предложения по существу остались на бумаге. В полной мере было реализовано лишь строительство завода металлических мостовых конструкций и проведена реконструкция ряда предприятий, которые и составили производственный потенциал республики, задействованный в освоении и формировании новых районов промышленного освоения на севере Бурятии.

Размещение производства в северных районах республики осуществлялось централизованно, фактически без вмешательства местных органов власти, что часто оборачивалось производственными и социальными издержками как для предприятий республики, так и для районов строительства БАМ. Основная продукция, материалы и финансирование поступали сюда из других, шедфских регионов страны и центральных ведомств. Северные территории осваивались и развивались дистанцированно, в стороне от общественно-экономических тенденций развития Бурятии. Районы нового освоения, где динамично начинало развиваться производство, не имели развитой социальной инфраструктуры. Стремление министерств и ведомств «сэкономить» на социальном развитии районов оборачивалось существенными экономическими потерями, т. к. сдерживало развитие самого производства. Чем удаленнее от Центра оказывалась территория, тем сильнее действовала на практике эта закономерность ведомственного, отраслевого механизма. Под нее подпадала не только территориальная, но и экзистическая периферия (категория малых и средних городских поселений) республики.

Ведомственное и министерское планирование оборачивалось весьма хаотичным и порой экологически опасным размещением на территории республики, не связанных друг с другом производств. Особенно это касалось крупных городских поселений (Улан-Удэ, Селенгинск, Гусиноозерск), где находились предприятия разного уровня подчинения и сходились интересы нескольких ведомств. Создавая новые предприятия и расширяя старые производства, министерства не считались ни с негативным воздействием нового строительства на уровень обеспеченности населения жильем, услугами, ни с наличием трудовых ресурсов, ни с экологической обстановкой. Примером может служить ошибочное строительство опытной фабрики Ошурковского апатитового завода (проект Еравнинского ТПК), которая сразу после сдачи в эксплуатацию была закрыта, т. к. не отвечала требованиям экологии в зоне оз. Байкал, а также строительство Селенгинского целлюлозно-картонного комбината ¹.

Очередные проекты эффективного управления экономикой, разработанные бурятскими научными организациями (БФ СО АН СССР) на 1980-е гг. остались не востребованными местными органами власти, которые находились в полной финансовой зависимости от Центра, следовательно, и от его экономических интересов.

Увеличение финансирования и курс на интенсивное развитие сельского хозяйства республики в предшествующий период создали определенные предпо-

¹ Балдано М.Н. Промышленное развитие республики Бурятия в 1960–1985 гг.: итоги и проблемы. Улан-Удэ, 2000. С. 15.

сылки для формирования продовольственной базы, ориентированной на перспективу масштабного хозяйственного освоения. В 1966–1970 гг. они составили 345,2 млн. руб., в 1971–1975 гг. возросли до 561,2 млн. руб.¹ Капитальные вложения отчасти способствовали укреплению материально-технической базы и увеличению основных производственных фондов республики. Ряд мер по подъему села и сельского хозяйства, принятых еще в 1960–1970-е гг., включенных в программу экономического развития регионов и превысивших пятую часть всех инвестиций страны, оказались неэффективными.

В докладе председателя Совета Министров Бурятской АССР К.Л. Барьядаева о выполнении плана и перспектив развития народного хозяйства в 1970-е гг. отмечена «неудовлетворительная работа министерств, ведомств и руководителей сельскохозяйственных предприятий республики, не уделявших пристального внимания экономической работе и эффективному использованию имеющихся трудовых, материальных и финансовых резервов. По-прежнему на низком уровне проводилась экономическая работа в колхозах и совхозах, во многих хозяйствах имели место безответственность, бесхозяйственность и расточительность. Отмечены недостатки в выполнении планов хлебоуборки, водохозяйственного строительства, освоении новых земель и проведении культуротехнических работ»². В действительности, эта критика показывала, что переход на новую экономическую систему осуществлялся формально. Затяжной характер и непоследовательность в проведении экономической реформы, которая в республике так и «не дошла до рабочих мест», вызваны неумением и неготовностью местных руководителей, решать проблемы нового типа и предвидеть возможные осложнения. Как свидетельствуют документы, жестких директив из центральных и партийных органов о сроках и размерах выполнения реорганизации сельского хозяйства в регионе не существовало.

Рекомендации партии и правительства предполагали значительную самостоятельность в решении этих вопросов, поэтому, на ход преобразований в сельском хозяйстве влияли конкретные обстоятельства и задачи, которые ставили перед собой местные органы власти. В связи с увеличением доли государственных дотаций в совхозы и тенденцией снижения рентабельности колхозных хозяйств республики большая часть их была переведена в совхозы. При этом какого-либо научно обоснованного подхода к решению этого вопроса не имелось. Его решение переадресовывалось местным органам, которые в силу разных причин, часто субъективных (желание быть «не хуже»), нередко пренебрегали исторически сложившимися традициями местного населения и произвольно сселяли людей, следуя проводившейся длительное время практике ликвидации «неперспективных» деревень. Не учитывался также уровень развитости инфраструктуры (дороги, связь, расстояния), плотность населения, сельскохозяйственная специализация, что не способствовало развитию производства сельского хозяйства, приводило к неэффективной трате огромных средств, выделявшихся государством на нужды села.

¹ *Народное хозяйство в одиннадцатой пятилетке (1981–1985 гг.): Стат. сб.* Улан-Удэ, 1986. С. 99.

² НАРБ. Ф. Р-195. Оп. 13. Д. 1842. Л. 120–123.

В Бурятии перевод в совхозы аргументировался властями нерентабельностью и неспособностью колхозов обеспечить в ближайшей перспективе северные регионы продовольствием. По этим же причинам в начале 1970-х гг. в ускоренном режиме началась распахка и освоение земельных угодий северных районов республики и формирование здесь сельскохозяйственного производства. В Баргузинском и Курумканском районах был создан ряд строительных подразделений, планировалось строительство молочного завода, птицефабрики, крупного свиноплеменника и других животноводческих объектов ¹.

Таким образом, строительство БАМ явилось предпосылкой вовлечения в хозяйственный оборот прилегающих северных территорий республики, хотя в целом решению основных проблем развития сельского хозяйства Бурятии не способствовало. Перевод на полный хозрасчет и хозрасчетные отношения в республике также осуществлялся по указанию сверху. Часто изменялась только форма финансирования, коренной же перестройки организации производства не происходило, и местные органы власти были бессильны. Создавалась лишь видимость производственной активности, дополненной многочисленными новыми органами управления, параллельно занимавшимися одной проблемой. Так, на одной из партийных конференций в 1981 г. первый секретарь Бичурского райкома партии А.И. Плотников, анализируя в докладе причины неэффективной работы трестов и управлений, увидел их в самой структуре, где руководство хозяйствами осуществляли шесть различных трестов ². Результатом противоречивой деятельности и неэффективных методов управления региональных властей в республике стало замедление темпов развития сельского хозяйства. Как следствие, в процессе освоения новых территорий, формирования новых рабочих поселков резко обнажилась проблема продовольственного обеспечения региона.

В начале 1980-х гг. со сменой руководства были предприняты очередные попытки улучшения экономического положения регионов. Принят ряд управленческих решений в совместных постановлениях ЦК КПСС и Совета Министров СССР о мерах по регулированию развития отраслей промышленности на основе экономических методов, о повышении роли трудовых коллективов, что свидетельствовало о начале частичной децентрализации экономики.

Кризисные тенденции в народном хозяйстве республики не были преодолены в ходе реализации экономических преобразований. Экономическая политика сдерживалась экстенсивными факторами развития, переход на новые условия хозяйствования шел крайне медленно и противоречиво. В середине 1980-х гг. предотвратить негативные тенденции в Бурятии с помощью введения «полумер», новых методов на основе традиционных производственных отношений было невозможно. Десятилетиями длившаяся бесконтрольная деятельность союзных министерств на территории республики, узковедомственный подход сформировали структуру экономического производства, ориентированную на потребителя за пределами региона.

¹ Карачаков Д.М. Индустриальное развитие и формирование кадрового потенциала национальных районов Сибири: исторический опыт и уроки (1961–1985 гг.). Абакан, 1998. С. 36.

² НАРБ. Ф. П-1. Оп. 45. Д. 13. Л. 83, 85.

Во второй половине 1980-х гг. процесс транспортного освоения и строительства БАМ проходил в весьма сложных социально-экономических условиях. В различных отчетах и программах констатировалось, что сооружению и материально-техническому обеспечению объектов торговли и быта уделяется недостаточно внимания. С каждым годом в докладах и постановлениях республиканских властей выявлялись новые проблемы с продовольствием, социально-бытовым, медицинским и культурным обслуживанием Бурятского участка, а также проблемы с финансированием и выплатой заработной платы строителям. Проблемы не получали должного решения, об этом свидетельствовало очередное постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР в начале 1982 г. «О мерах по выполнению постановления ЦК КПСС "О состоянии торговли и бытового обслуживания трудящихся, занятых на строительстве БАМа в Бурятской АССР"». Из-за отсутствия единой программы освоения региона, выделявшиеся по отраслевому принципу средства «распылялись» по ведомствам, использовались нерационально, а нередко и в иных целях. Деятельность в регионе БАМ была узко ориентирована лишь на строительство железнодорожной магистрали, освоение же региона велось на основе отраслевого принципа управления. Постепенно сокращались объемы шефских поставок строительных материалов, сворачивалась активная шефская поддержка большинства строившихся примагистральных поселков и объектов, снижалась актуальность «стройки века» на фоне общей неблагоприятной социально-экономической обстановки.

В ноябре 1989 г. Байкало-Амурская магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию, хотя согласно первоначальному плану строительство предполагалось завершить в 1983 г., т. е. за 9 лет. Но даже к этому времени на Бурятском участке многие технические и строительные работы не были доведены до конца. Новая магистраль примыкала своими отделениями к действующим (Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной) железным дорогам, поэтому ее разработка велась с учетом уже имевшейся материально-технической базы. Районы нового освоения, где пролегла магистраль, оставались без собственных баз, дистанций гражданских сооружений, подразделений рабочего снабжения. Кроме этого строительство Бурятского участка БАМ имело ряд негативных последствий, среди которых – вырубка лесов, загрязнение экологии территории северных районов республики, что в свою очередь привело к разрушению хозяйственного уклада автохтонного эвенкийского населения Бурятии и ухудшению развития оленеводства и охотничьих промыслов.

В связи со сложившейся неблагоприятной ситуацией на севере Бурятии и выходом постановления Совета Министров РСФСР от 20 мая 1980 г. «О мерах по дальнейшему экономическому и социальному развитию районов проживания народностей Севера», в январе 1989 г. Совет министров республики принял отчет и постановление о ходе его выполнения¹. Несмотря на принятые меры (строительство социальных учреждений, привлечение местного населения к индивидуальной трудовой деятельности, укрепление и развитие сельского хозяйства, материально-технической базы госпромхозов и совхозов, строительство объектов хозяйственного значения и т. д.), план во второй половине 1980-х гг. выполнен не был.

¹ НАРБ. Ф. Р-195. Оп. 13. Д. 2982. Л. 1–4.

Экономическое развитие севера республики продолжало значительно отставать от других районов Бурятии.

В конце 1980-х гг. сокращение объемов инвестирования, а затем и его прекращение из Центра привело к снижению темпов хозяйственного, промышленного освоения северных районов республики и в целом к снижению уровня социально-экономического развития Бурятии. Таким образом, оказавшись в кризисной экономической ситуации и имея весьма скромный бюджет, Бурятия была не в состоянии обеспечить в перспективе дальнейшее освоение и развитие своих северных территорий.