

Дальний Восток и Байкало-Амурская магистраль

Причины, цели и проблемы строительства (на примере Восточного участка) — ретроспективный обзор за 1974—1984 гг.

© 2009

Н. Платонова

В Правительстве РФ растет интерес к инфраструктуре Дальневосточного региона, в частности к БАМу — с учетом перспектив его возрождения и полноценной эксплуатации как важной составляющей Транссиба. Автор анализирует социально-экономические проблемы, обозначившиеся в период строительства магистрали в 1974—1984 гг. (на примере Восточного участка). Исторический опыт грандиозной стройки дает возможность избежать ошибок, комплексно решая проблемы Дальневосточного региона.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, железнодорожный транспорт, Азиатско-Тихоокеанский регион, миграция населения на Дальнем Востоке

В современных условиях Байкало-Амурская железнодорожная магистраль имеет особое значение для развития экономики нашей страны — в частности, для создания в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке крупных территориально-производственных комплексов с вовлечением в народнохозяйственный оборот тамошних богатых природных ресурсов. Роль БАМа в социально-экономическом развитии Дальневосточного региона сопоставима с ролью Транссиба в России начала XX в. (как и крупнейших транспортно-коммуникационных структур Северной Америки, Европы, Азии). БАМ в перспективе сможет играть роль одной из главных артерий подключения России к динамично развивающемуся Азиатско-Тихоокеанскому региону. Последнее предполагает конкуренцию системы БАМ—Транссиб с трансазиатской железнодорожной магистралью из Азии в Европу через Китай и Среднюю Азию, способной “перехватить” транзитный поток грузов. Поэтому на современном этапе одна из важных задач развития железнодорожного транспорта — усиление Транссиба как составляющего звена в системе трансазиатских сообщений.

В “Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года”, утвержденной российским правительством в июне 2008 г., особая роль уделена Дальневосточной железной дороге¹, которая является замыкающим звеном Транссиба, имеет выходы на морские торговые порты Приморья и речные порты Хабаровского края, осуществляет внешнеэкономические связи со многими странами АТР. До 2030 г. на Дальнем Востоке планируется построить 3 322 км новых

Платонова Нонна Михайловна, кандидат исторических наук, доцент кафедры “Теория и история государства и права” Дальневосточного государственного университета путей сообщения, г. Хабаровск. Тел: (4212) 43-65-05.

железнодорожных линий, в том числе особое внимание уделено развитию пропускных способностей некоторых участков БАМа: Хабаровск—Волочаевка; Комсомольск-на-Амуре—Волочаевка; Уссурийск—Гродеково, а также Советская Гавань — конечный пункт БАМа, где осуществляется стыковка железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

Создание портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ) в Советской Гавани способствует формированию эффективного транспортного коридора “Восток—Запад” для международного сообщения регионов России со странами АТР. Так, при организации транзита “Запад России—Сибирь—север Тихоокеанского побережья США” через Советскую Гавань протяженность маршрута доставки грузов из стран АТР в Европу при сочетании морского и железнодорожного транспорта сократится примерно на 1000 км.

Будучи опорным элементом железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока, территория БАМа — это еще и малозаселенная территория шириной 400 км, протянувшаяся на 4 095 км от г. Усть-Кута в Восточной Сибири до порта Ванино на Тихоокеанском побережье. Здесь имеются районы, которые по совокупности условий проживания подходят для приема миграционных потоков из России и стран СНГ. Правительство РФ рассматривает их как часть системы заселения обширных пространств от Байкала до Тихого океана, где средняя плотность населения ныне — 1 чел. на 1 кв. км.

Демографическая ситуация на границе с КНР напоминает мембрану, разделяющую два разнородных пространства. С той стороны, где расположен “демографический гигант” — Китай, давление нарастает, а со стороны Забайкалья и Дальнего Востока увеличивается вакуум вследствие миграции населения в центральные районы России. Учитывая особое геополитическое положение Дальнего Востока, который ни по численности населения, ни по темпам экономического роста не может конкурировать с соседней державой, интересы России требуют перспективного развития и заселения зоны БАМа — тем более, что действующая магистраль может стать важнейшим фактором активизации этого процесса.

Многие из этих проблем партийные, советские и хозяйствственные органы власти активно рассматривали и пытались решать еще в 1960—1980-е гг. В соответствии с постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР “О возобновлении строительства БАМа” от 24 марта 1967 г. и “О мерах по дальнейшему развитию производительных сил Дальневосточного экономического района и Читинской области” от 8 июля 1967 г. основополагающей целью строительства магистрали являлось наращивание промышленной мощи региона в рамках программы его долгосрочного развития². В истории БАМа 1967 г. стал переломным, положив начало новому этапу проектно-изыскательских работ, так как именно тогда на Дальнем Востоке были обнаружены новые месторождения полезных ископаемых и проведена переоценка гидроресурсов региона.

Изыскательской деятельностью занимались институты “Дальгипротранс” и “Мостпромтранс”³, взявшие за основу направление трассы Ургал—Вели—Комсомольск-на-Амуре (Восточный участок). В 1974 г. для работы на трассе они направили 18 изыскательских партий⁴. Но уже в процессе подготовки проектной документации на Восточном участке БАМа возникли трудности, одной из которых была нехватка кадров. Институты обратились к вузовским комсомольским организациям с просьбой набирать “таких парней, которые, не боясь трудностей, могли бы поехать на полевые работы”⁵. Но изыскательские партии

были плохо подготовлены, не хватало специализированных инструментов, инвентаря, бурового оборудования. Имели место перебои в снабжении горюче-смазочными материалами и продуктами питания, из-за чего партии нередко простоявали без работы, а некоторые из них так и оставались не укомплектованными. Сотни молодых людей просились на БАМ, но главной трудностью оставалась нехватка квалифицированных изыскателей.

Техническая документация на первоочередные участки и объекты стройки была окончательно подготовлена летом 1974 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР 8 июля 1974 г. приняли постановление “О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали”, которое предусматривало строительство трассы в период с 1974 по 1983 гг., протяженностью 3 200 км⁶. Помощь оказывали все партийные, советские, хозяйственные органы и комсомольские организации страны. При этом рекомендовалось использовать опыт строительства ДнепроГЭСа, Магнитки, Турксиба. Решение основных задач было возложено на Главное управление по строительству БАМа — Главбамстрой. В МПС было создано управление по комплектованию оборудованием строительных организаций, находившихся на БАМе — Транскомплект⁷. Таким образом, строительство магистрали было возобновлено.

На основании постановления ЦК КПСС “О просьбах партийных комитетов по вопросам структуры и штатов партийных органов в связи со строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали” от 2 октября 1974 г. был создан отдел транспорта и связи Хабаровского крайкома КПСС⁸. Предусматривалась организация строительства объектов производственной базы стройиндустрии. Завод по ремонту строительной техники в г. Комсомольск-на-Амуре стал основным предприятием, обеспечивавшим стройматериалами и механизмами Восточный участок.

Одновременно с проблемой индустриального развития Сибири и Дальнего Востока советское правительство пыталось решать и другую стратегическую проблему — заселение этих территорий. Предполагалось, что оптимальному темпу социально-экономического развития государства будет соответствовать опережающий рост экономической базы, объем социально-бытовых услуг и культурных ценностей восточных территорий. Масштабы освоения должны были увеличиваться из года в год. По прогнозам экономистов, для строительства магистрали и освоения зоны БАМа только в 1975—1980 гг. требовалось около 100 тыс., а к 1990 гг. — уже 420—440 тыс. чел.⁹ Но освоение проходило в условиях относительного недостатка трудовых ресурсов по стране в целом. Население трудоспособного возраста в 10-й пятилетке увеличилось на 11,2 млн чел., в 11-й — на 3,3 млн, в 12-й — этот показатель был еще меньше. Следует учитывать тот факт, что ранее в СССР трудовая деятельность молодежи начиналась с 16 лет, тогда как в 1980 гг. этот барьер был сдвинут к 20-летнему возрасту, что, естественно, отдало старт самостоятельной трудовой жизни¹⁰.

Приток людей в восточные регионы усилился как раз в начале 1970-х гг., когда началось строительство БАМа. Так, в 1971—1975 гг. население Дальнего Востока в целом возросло на 5,5% (по РСФСР — на 2,9%)¹¹. С 1970 по 1980 гг. оно выросло на 17% (а в целом по стране — только на 8%). Но на долю Сибири и Дальнего Востока приходилось около 60% территории страны, население же составляло только 10,7%¹². Т.е. имел место лишь относительно небольшой демографический всплеск, который не мог решить соответствующую проблему. В зоне хозяйственного освоения БАМа, которая охватывала более 70% площади Амур-

ской области и около 45% Хабаровского края, проживало лишь чуть более 20% населения области и 39% — края. Плотность жителей составляла в среднем всего 0,6 чел. на каждый кв. км. Лишь крайний участок зоны БАМа — г. Комсомольск-на-Амуре — имел некоторый промышленный потенциал и значительное число кадровых рабочих.

Проблема обеспечения хозяйства кадрами продолжала оставаться актуальной и в процессе освоения зоны железнодорожной магистрали. Как бы хорошо ни было поставлено планирование “сверху”, его состояние и перспективы полностью зависели от встречного потока — планирования “снизу”. Но поскольку ставка была сделана на молодое поколение, легкое на подъем, воспринимавшее комсомольскую путевку как приказ, не подлежащий обсуждению, и охваченное романтикой, то это был, по сути, беспрогрызный вариант в решении непростой проблемы.

В апреле 1974 г. XVII съезд комсомола объявил БАМ “ударной комсомольской стройкой”¹³. ВЛКСМ, как главная молодежная организация СССР, обладавшая мощными ресурсами управления молодежью, приступила к выполнению программы активного привлечения юношей и девушек к этой стройке. С мая 1974 по 1976 гг. в ЦК ВЛКСМ поступило свыше 150 тыс. заявлений с просьбами о направлении на БАМ¹⁴. Социологическое исследование, которое провел ЦК ВЛКСМ, показало, что 65,5% строителей БАМа составляла молодежь в возрасте до 30 лет¹⁵. В подавляющем большинстве это были мобильные и социально активные молодые люди. В результате огромная масса советской молодежи была приведена в движение, направленное на восток. Эта миграция подобно своеобразному демографическому зеркалу отражала привлекательность территории для молодого поколения 1970-х.

Строительство БАМа имело огромное идеологическое значение. На Западе к событиям, связанным с его строительством, относились неоднозначно. Так, американский ученый Уильям Помрой в альманахе “БАМ — стройка века” высоко оценивал такой, к примеру, факт, что в СССР для подготовки требующихся кадров даже создавались специальные профессионально-технические училища¹⁶ (к 1978 г. на строительные объекты БАМа было направлено 13 тыс. выпускников СПТУ и ПТУ)¹⁷.

Имели место и недоброжелательные оценки: в Лондоне, к примеру, вышла книга корреспондента “Нью-Йорк таймс” в Москве Хедрика Смита “Русские”, автор которой считал, что “бессмысленный энтузиазм фанатиков, ратующих за развитие Сибири”, игнорирует ряд трудностей и что на советскую молодежь “оказывают давление органы власти, насилием заставляющие ехать на новостройки”. Автор не верил, что юноши и девушки добровольно ехали на стройку, осуществлявшуюся в столь суровых природно-климатических условиях¹⁸.

Мнение Х. Смита не осталось незамеченным: ученые Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока (г. Владивосток) провели социологические исследования, показавшие, что советская молодежь ехала строить магистраль и работать на БАМе, потому что поддерживала политику руководства страны, направленную на освоение перспективных районов Сибири и Дальнего Востока. По подсчетам дальневосточных ученых, патриотическими и моральными побуждениями руководствовалось от 50 до 70% членов комсомольских отрядов, прибывших на БАМ.

В соответствии с постановлением пленума ЦК ВЛКСМ “О мероприятиях по шефству комсомола над строительством Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, мелиоративным и сельским строительством Нечерноземной зоны РСФСР” от 25 октября 1974 г. часть работ по возведению дороги возлагалась на субподрядные и шефские организации, одной из которых являлся комсомол¹⁹. Шефская деятельность комсомола на БАМе оставалась приоритетной вплоть до окончания строительства магистрали. В сентябре 1974 г. был создан штаб ЦК ВЛКСМ по шефству над БАМом, который занимался решением вопросов хозяйственной деятельности и проблем снабжения стройки материально-техническим оборудованием, хотя в обычных условиях это не входило в компетенцию комсомольских органов. Однако в некоторых случаях мандат штаба ЦК ВЛКСМ оказывал быстрое воздействие, особенно на заводы-поставщики. В результате необходимая дефицитная продукция для стройки отгружалась в первую очередь. Например, в 1978 г., когда в работе студенческого строительно-монтажного поезда (ССМП) “Таджикстрой-БАМ” начались серьезные задержки с поставками стройматериалов, штабисты оперативно решили этот вопрос²⁰. Совместно с комитетом комсомола воинской части 12661 члены штаба провели организационную работу по общественному призыву воинов, уволенных в запас. В результате на Восточном участке БАМа остались по комсомольским путевкам 280 чел.²¹

Строительство Восточного участка началось 6 февраля 1975 г., а 5 октября 1980 г. была завершена укладка железнодорожного полотна на территории Хабаровского края. Шефство взяли на себя западные области СССР — Донецкая, Горьковская, Тамбовская²². В сентябре 1977 г. в пос. Ургал-II было заключено соглашение по шефству над Восточным участком БАМа между Украинской, Молдавской, Таджикской ССР и г. Хабаровском.

К четвертому году строительства накопилось много трудностей и проблем, решить которые можно было только сообща. Например, одним из вопросов соглашения было определение статуса молодого человека, который должен был иметь образование не ниже среднего, владеть требуемой специальностью и привытъ на трассу отрядным методом.

Шефскую помощь оказывали не только комсомольцы и молодежь, что подтверждается постановлением ЦК КПСС от 25 февраля 1975 г. “Об инициативе коллективов трудящихся по оказанию шефской помощи в строительстве объектов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали”.

Ряд факторов, усложнявших работу, был обусловлен отсутствием предварительно подготовленных строительных баз и социальной инфраструктуры. Экономические трудности сооружения БАМа сразу же стали сопровождаться трудностями социальными, что отражалось, прежде всего, на молодежном составе строителей.

Государство пыталось компенсировать отсутствие многих социально-бытовых условий различными материальными стимулами, в основе которых лежали так называемые северные льготы (районный коэффициент, северные надбавки за работу на трассе, “полевые”, большие ежегодные отпуска с оплатой проезда к месту отдыха раз в три года). В протоколе № 3 пленума Хабаровского крайкома КПСС от 19 сентября 1974 г. в перечне льготных категорий, имевших право на бронирование жилья на весь период нахождения на стройке, одно из мест (наряду с квалифицированными рабочими 4-го разряда и выше, военнослужащими Советской Армии и МВД, работниками дирекции) занимала молодежь, приехавшая по комсомольским путевкам²³. Немаловажный фактор: зарплата строите-

лей БАМа была вдвое выше, чем в других регионах страны. Например, дневной заработка рабочего в ССМП “Таджикстрой-БАМ”, “Молдавстрой-БАМ” и других составлял 10-12 руб., в то время как по стране — 5-7 руб.²⁴ (здесь и далее по ценам 1970—1980 гг.) На БАМе существовала система льготных отчислений из заработной платы (например, на приобретение автомобиля). В определенной мере эти компенсирующие меры государства стимулировали людей ехать на БАМ.

На БАМе в полной мере проявился технократический подход к решению социально-бытовых проблем строителей (в принципе, характерных для всей страны). Руководство стройки знало, что главное средство закрепления кадрового состава строителей — жилье, но приоритетным направлением было строительство железнодорожного полотна, интересы человека отодвигались на второй план. Например, многие строители в течение долгого времени продолжали жить в домах-“бочках”, не имея ни столовой, ни бани, ни клуба²⁵.

Многие молодые люди начинали строить семьи и хотели бы остаться навсегда на Дальнем Востоке. Всего к 1984 г. на БАМе проживало 87,6% семейной молодежи. Однако лишь в 48% семей из числа молодежи работали оба супруга. Основные причины: отсутствие возможности устроить ребенка в детский сад, дефицит работы по специальности²⁶. В пос. Ургал вопрос о закреплении молодых семей поднимался неоднократно, но к 1984 г. все жилье строилось только для работников железной дороги. “Жилой фонд” для строителей не выделялся. Они продолжали жить в общежитиях, имея жилую площадь 15 кв. м. И многие, зная, что квартиру им не получить, вынуждены были уезжать с БАМа. Кроме того, в конце 1980 гг. в общей численности добровольцев, прибывших на Дальний Восток, преобладали молодые рабочие, как правило, имевшие среднее или среднеспециальное образование, которые выдвигали более высокие требования к жилищно-бытовым условиям и оплате труда (отсутствие и снижение которых становилось причиной текучести кадров на БАМе).

По мнению экспертов, в районах пионерского освоения ассигнования на гражданское строительство должны были составлять не менее 30% от общего объема капиталовложений, тогда как в техническом проекте БАМа на эти цели отводилось лишь 21%, а на практике указанная доля снижалась до 16%²⁷. Таким образом, рамки финансового обеспечения определяли неравенство объектов производственного и социального назначения. В октябре 1976 г. Хабаровский крайисполком сделал запрос в Госплан РСФСР “О строительстве объектов культуры на трассе БАМ в Хабаровском крае”. Из ответа, полученного лишь в феврале 1977 г., следовало, что из-за ограниченности средств на строительство объектов непроизводственного назначения ввод в действие объектов культуры на Восточном участке железнодорожной линии до 1980 г. не предусмотрен. Госплан РСФСР ограничился обещанием, что “когда-нибудь дополнительно этот вопрос будет рассматриваться”²⁸.

По данным ЦЭНИИ при Госплане РСФСР в конце 1970-х гг. восточные районы не имели преимуществ в жилищных условиях, тем более, что качество жилой площади здесь было значительно ниже, чем в центральных районах. Меньше было домов с водопроводом, канализацией и центральным отоплением. По всей стране, в том числе и в зоне освоения БАМа, детские сады строили из расчета на 10 тыс. жителей. Норма была одна, что в Подмосковье, что в Приамурье. Но этот показатель не годился для огромных дальневосточных расстояний. Таким образом, люди уезжали с БАМа в большей степени не потому, что физи-

чески или морально не были готовы к трудностям и неудобствам. Отток был обусловлен неразвитостью социальной инфраструктуры.

Попытки выправить ситуацию предпринимались. Так, в 1975 г силами военных строителей на ст. Сулук были построены поселок и школа. В 1976 г. на Восточном участке было введено в эксплуатацию 29,1 тыс. кв. м. общей площади жилых домов, в первом полугодии 1977 г. — 2,5 тыс.²⁹ К концу 1977 г. ввели в эксплуатацию 19,3 тыс. кв. м., восемь столовых и медпункт. В пос. Ургал-II были построены 30-квартирный и два 90-квартирных жилых дома; в пос. Алонка — восемь 12-квартирных домов, школа на 392 ученических места; в районном пос. Чегдомын — 56-квартирный жилой дом. В результате к 1983 г. было сдано в эксплуатацию 21,2 тыс. кв. м. жилой площади при плане 16,6 тыс. кв. м., а также два торгово-общественных центра в пос. Алонка и Солони, три детских сада на 440 мест в пос. Хурмули, Горине и Эвроне, две школы на 816 учащихся в Сулуке и Герби³⁰.

Следует отметить, что в 1977—1984 гг. в сфере жилищного строительства за счет проявления инициативы “снизу” и централизованных мероприятий были достигнуты определенные успехи. Всего за 10 лет строители сдали в эксплуатацию 570 тыс. кв. м. домов в капитальном исполнении, но решить жилищную проблему на магистрали не удалось. Порой объекты, построенные строительными бригадами, не были включены в объем выполненных работ, поскольку отсутствовала проектно-сметная документация, но зато их включали в итоги социалистического соревнования. В январе 1987 г. на пленуме ЦК КПСС прозвучало своего рода признание того, что возможности социализма в улучшении жилищных условий, продовольственного снабжения, медицинского обслуживания, образования реализовать не удалось.

В деле организации системы здравоохранения на БАМе также имели место серьезные трудности. Из-за рассредоточенности и удаленности многих строительных площадок от населенных пунктов оказание медицинской помощи было затруднено, отсутствовали высококвалифицированные специалисты. Забота о собственном здоровье ложилась на плечи самих строителей, которые сталкивались с неблагоприятными климатическими условиями, шумом, вибрациями, пылью и другими “спутниками” производственной деятельности. С 1974 по 1984 гг. для строителей БАМа сооружались медицинские объекты временного назначения, в которых невозможно было организовать полноценное обследование и лечение.

В 1975 г. медицинское обслуживание строителей Восточного участка трассы БАМ осуществлялось в районной больнице пос. Чегдомын, линейной больнице ССМП “Укрстрой-БАМ”, а также во врачебной амбулатории на ст. Ургал и в здравпункте экспедиции “Мосгипротранс”. Но особенно плохо были обеспечены кадрами линейная больница и амбулатория, так как отсутствовало жилье для медицинских работников. К 1977 г. была создана сеть лечебно-профилактических учреждений органов здравоохранения. Центральная больница в районном пос. Чегдомын была рассчитана на 265 коек, существовала врачебно-санитарная служба ДВЖД: больница комсомольского отделения на 250 коек, санитарно-эпидемиологическая станция, линейная больница на ст. Ургал-II³¹. Тем не менее, на Восточном участке в жилых поселках вдоль трассы наблюдалась высокая заболеваемость туберкулезом, острыми кишечными инфекциями, венерическими заболеваниями, не соблюдались лечебно-профилактические мероприятия и санитарно-гигиенический режим.

Вследствие загрязнения атмосферы росло число заболеваний верхних дыхательных путей³². Решение ряда проблем здравоохранения должно было стать одним из основополагающих в перспективном решении демографической проблемы на Дальнем Востоке, поскольку это затрагивало долгосрочные интересы государства. Но так как приоритеты отдавались железнодорожному строительству, то сфера здравоохранения оказалась в положении второстепенного финансирования.

Одним из важных условий работы на БАМе являлся уровень образования. Многие юноши и девушки, прибывшие на магистраль, не имели строительных специальностей, требовалось создать условия для их подготовки и переподготовки на местах, поскольку они должны были работать с новой техникой, владеть смежными специальностями. На БАМе были организованы учебные пункты, технические школы и школы рабочей молодежи (ШРМ). Учитывая специфические условия, при которых учащиеся большую часть времени работали на трассе, органы народного образования укомплектовали их учителями, чтобы те могли проводить консультации и принимать зачеты с выездом по месту работы. На Восточном участке в Верхнебуреинском районе в 1974—1975 гг. работали две ШРМ: одна — в пос. Чегдомын, в которой от района обучались 150 человек, другая — в пос. Тырма, в которой обучались 42 человека. Анализ архивных данных показал, что за 1974—1975 учебный год из ШРМ выбыли 25% от числа учащихся, за 1975—1976 учебный год — 18%. В 1977 г. из 300 приступивших к учебе юношей и девушек ее закончили 258, т. е. отсев составил 15%. В 1981—1982 учебном году на занятиях в ШРМ присутствовали лишь 18 из 28 молодых рабочих. Аналогичная ситуация складывалась в вечерних школах. В комсомольско-молодежном отряде “Карпаты” 115 молодых людей в возрасте до 30 лет не имели полного среднего образования, а ШРМ посещали лишь 10%. Причины заключались в том, что основная масса молодых людей ехала на БАМ, прежде всего, работать, а не учиться. Для молодежи, сочетавшей труд и учебу, существовали льготы, в том числе отпуск в летнее время, но руководители участков не всегда могли создавать для них условия.

Ряд серьезных недостатков в организации жизнедеятельности в зоне строительства БАМа специалисты отмечали еще в конце 1970-х гг. Была признана неправильной практика отраслевого принципа управления, когда основная масса капиталовложений в развитие социальной программы по БАМу осуществлялась ведомствами и министерствами. Они, стремясь к экономии средств на содержание рабочей силы, перекладывали заботу о населении на местные советы. Как и на многих других производственных объектах строительства, практика авралов, “штурмовщины”, сверхурочных работ, отмены выходных дней чаще всего представлялась “трудовым героизмом”, “подвигом” строителей.

Итак, просчетов было немало, но и успехи несомненны, что признавалось даже экспертами из западных стран. Так, профессор Гавайского университета Джон Дж. Стефен в монографии “Русский Дальний Восток: история”, изданной в 1994 г., отмечал: “БАМ пересек эру застоя, как комета, оставляющая после себя светящийся поток бескорыстных подвигов”³³. Указом президиума Верховного Совета СССР от 8 октября 1976 г. была учреждена медаль “За строительство Байкало-Амурской магистрали”³⁴. 30 мая 1985 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР присвоили железнодорожной дороге звание “Ленинского комсомола”³⁵.

Многие из тогдашних проблем восточных территорий РФ по-прежнему сохраняют актуальность. Экономические условия развития Дальнего Востока в целом, его промышленного комплекса и железнодорожной инфраструктуры (в частности, социально-бытовой уровень жизни населения) поставлены в заведомо неравные условия с западными регионами РФ. А ведь учитывать следует не только пограничное положение восточных территорий, но и ускоренное развитие стран АТР, которое сегодня существенно меняет геополитическую ситуацию в отношении Сибири и Дальнего Востока.

После принятия правительством РФ федеральной целевой программы “Развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 г.” начался процесс реализации инвестиционных проектов, цель которых — дать импульс к социально-экономическому развитию данных территорий, стереть различия между Дальним Востоком и экономикой всей России. Богатый природный потенциал и огромный массив неосвоенных территорий — все это вновь ставит в повестку дня задачи привлечения людей, что во многом зависит от уровня развития таких составляющих, как стоимость жилья и энерготарифов, уровень образования и трудоустройство, наличие и доступность авиационного, морского и железнодорожного транспорта.

Изучение исторического опыта с современных позиций призвано способствовать решению важнейших социально-экономических проблем, связанных с комплексным развитием региона и привлечением туда населения — прежде всего, молодежи. Во многом должно поменяться и отношение Центра к Дальнему Востоку, ибо последний является не только сырьевым придатком страны, но и равноправным партнером и надежным форпостом на востоке России.

1. С 1996 г. БАМ входит в состав ДВЖД // Потенциал Востока России. Спец. приложение к газете “Тихоокеанская звезда”. 2008. Сент. С. 46.
2. Решение партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 6 (доп.). 1966 — янв.-июнь 1968 гг. М., 1968. С. 473—486.
3. Зуев В.Ф. Первопроходцы Восточных магистралей России. Комсомольск-на-Амуре, 2000. С. 440.
4. ГАХК, ф. П — 617, оп. 15, л. 10, л. 63.
5. Беляев И.Ю. Шефство Хабаровской краевой комсомольской организации над строительством Восточного участка БАМа // Социально-экономические проблемы строителей БАМа: Сб. науч. статей. Владивосток, 1980. С. 120.
6. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898 — 1986 гг.). Т. 12. 1971—1975. М., 1986. 9-е изд. С. 437—438.
7. ГАХК, ф. П — 35, оп. 12, л. 56., л. 120.
8. ГАХК, ф. Р — 137, оп. 22, л. 576; ф. П — 35, оп. 12, л. 61, л. 121.
9. Федин В.М. БАМ — кузница комсомольского характера. Хабаровск, 1977. С. 63.
10. Белкин Е.В. Найди свою судьбу. Ударные комсомольские стройки Севера, Сибири и Дальнего Востока // Новое в жизни, науке, технике. Сер. “Молодежная”. 1985. № 2. С. 13.
11. Медведева Л.М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974—1984 гг.). М., 1988. С. 19.
12. Лифанчиков А.Н. Продовольственный комплекс Сибири и Дальнего Востока. М., 1982. С. 15.
13. ГАХК, ф. П — 35, оп. 12, л. 56, л. 125—126.
14. Медведева Л.М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974—1984 гг.). М., 1988. С. 31; Деревянко А.П., Василь-

ев А.К. Социальные проблемы строительства БАМа // Социально-экономические проблемы строителей БАМа. Владивосток, 1980. С. 5; Калиничев В.П. Великий Сибирский путь (историко-экономический очерк). М., 1991. С. 235.

15. Время рассчитывает на нас. Хабаровск, 1983. С. 4.

16. Помрой, У. От Байкала до Амура: бросок в будущее // БАМ — стройка века. М., 1983. Вып. 7. С. 115.

17. ГАХК, ф. П — 35, оп. 12, л. 56, л. 125—126.

18. Smith H. The Russians. New York, 1977. Р. 446.

19. Документы и материалы Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи. М., 1987. С. 132; Комсом. правда. 1987. 16 апр. С. 3.

20. ГАХК, ф. П — 617, оп. 18, л. 109, л. 69.

21. ГАХК, ф. П — 727, оп. 9, л. 7, л. 6.

22. ГАХК, ф. П — 617, оп. 15, л. 63, л. 24; Старин Б.С. Социалистическое соревнование строителей БАМа, 1974—1984 гг. Новосибирск, 1987. С. 35, 45.

23. ГАХК, ф. П — 35, оп. 102, л. 35, л. 20.

24. ГАХК, ф. П — 512, оп. 38, л. 20, л. 44.

25. ГАХК, ф. П — 35, оп. 107, л. 66, л. 8.

26. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М., 1988. С. 50.

27. Медведева Л.М. Развитие железнодорожного транспорта и проблемы освоения Дальневосточного экономического района (в связи со строительством БАМа). Владивосток, 1990. С. 16; БАМ. 1986. 26 сент. С. 3.

28. ГАХК, ф. Р — 137, оп. 22, л. 999, л. 6.

29. Там же, л. 7—8.

30. ГАХК, ф. Р — 137, оп. 22, л. 1870, л. 1.

31. ГАХК, ф. П — 512, оп. 34, л. 5, л. 122; ф. Р — 137, оп. 22, л. 999, л. 11—12.

32. ГАХК, ф. П — 512, оп. 34, л. 8, л. 102—103.

33. Stephan J. J. The Russian Far East: a History. California, 1994. Р. 266.

34. Решения партии и правительство по хозяйственным вопросам: сб. документов. М., 1977. Т. 11. Ноябрь 1975г. — июнь 1977 г. С. 428—429.

35. Там же. М., 1988. Т. 16, ч. 1. Май 1985г. — февр. 1986 г. С. 24.