DOI 10.24412/2658-5960-2024-45-48-62
УДК 947:625.1«1930/1980»

Людмила Михайловна Медведева[1]
medvedeva_l@mail.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ КАК ОТРАЖЕНИЕ ЭПОХИ[2]

Статья посвящена истории строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Цель исследования состоит в выявлении типичных для советского общества механизмов и средств, использованных при сооружении БАМа, определивших его особенности и результаты. Поднимаются вопросы организации, материального и кадрового обеспечения производства на БАМе; анализируются проблемы участия в их решении различных государственных, общественно-политических и хозяйственных структур. Сделан вывод о том, что строительство стало возможным в силу высокой степени монополизации и централизации государственного регулирования, позволявшей сосредоточить ресурсы на достижении поставленных целей. Комплексное использование материальных, идеологических стимулов и принудительных мер позволило в условиях недостаточного развития производительных сил и ограниченности экономических рычагов решить сложнейшую задачу. Важным фактором осуществления проекта стал труд людей, проявивших профессионализм и самоотверженность. Строительство БАМа соответствовало концепции экстенсивного развития и обусловливалось особенностями советской хозяйственной системы. Магистраль рассматривалась как локомотив комплексного подъёма экономики страны. Её сооружение позволило активизировать ряд очагов промышленного и сельскохозяйственного развития в районах нового освоения и обеспечило второй железнодорожный выход к Тихому океану.
Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, строительство БАМа, железные дороги, пути сообщения, транспорт, освоение Дальнего Востока.

Liudmila M. Medvedeva[1]
medvedeva_l@mail.ru

CONSTRUCTION OF THE BAIKAL-AMUR RAILWAY AS A REFLECTION OF THE EPOCH

The article is devoted to the history of the construction of the Baikal-Amur railway. The purpose of the study is to identify the mechanisms and tools typical

[1] Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток, Россия.
Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia.
[2] Автор выражает признательность канд. ист. наук ИИАЭ ДВО РАН Н.С. Воронцову за помощь в поиске исторических материалов.

of Soviet society used in the construction of the BAM, which determined its features and results. The issues of organization, material and personnel support of production at BAM, participation of various state, socio-political and economic structures in their solution are raised. It is concluded that the construction became possible largely due to the high degree of monopolization and centralization of state regulation, which allowed to focus resources on achieving the set goals. The complex use of material, ideological incentives and coercive measures made it possible to solve a very difficult task in conditions of insufficient development of productive forces and limited economic levers. An important factor in the implementation of the project was the work of people who showed professionalism and dedication. The construction of BAM corresponded to the concept of extensive development and had a rational explanation based on the characteristics of the Soviet economic system. The highway was considered as the locomotive of a comprehensive economic recovery of the country. Its construction made it possible to activate a number of hotbeds of industrial and agricultural development in the areas of new development and provided a second railway access to the Pacific Ocean.
Keywords: Baikal-Amur mainline, BAMA construction, railways, communication routes, transport, development of the Far East.

Периоды активизации заселения и освоения территорий российского Дальнего Востока тесно связаны с расширением сети путей сообщения. Значительную роль в транспортном обеспечении региона сыграла Транссибирская магистраль, в зоне влияния которой сформировались промышленные и сельскохозяйственные центры. Не менее масштабным по объёму работ и общественному значению стало сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Строительство дороги имеет сложную и продолжительную историю, отмеченную характерными для советской эпохи чертами и особенностями. На современном этапе реализуется проект модернизации БАМа, и изучение опыта сооружения дороги представляет не только познавательный, но и практический интерес.

Результаты исследования проблем сооружения магистрали отражены в обширной историографии. Развернувшееся в 1970-е гг. строительство вызвало повышенный общественный интерес. Изначально информационный поток обеспечивался публицистикой, где освещались вопросы проектирования дороги, труда и быта строителей, перспектив развития прилежащих к БАМу районов. Существенный вклад в популяризацию магистрали внесли журналисты С.А. Богатко [9], Ю.А. Казьмин [17], Л.И. Шинкарев [38] и др.

Партийные, комсомольские деятели и руководители строительных управлений и трестов, на которых была возложена высокая ответственность за организацию строительства, поднимали проблемы сооружения

дороги и развёртывания производственной базы в Сибири и на Дальнем Востоке [22; 34; 35; 37]. Роль комитетов КПСС и ВЛКСМ прослеживалась во всех направлениях планирования, обеспечения и осуществления строительства.

Научной разработке бамовской тематики способствовала активизация академических исследований. Используя богатый фактический материал, А.И. Алексеев [2] и В.А. Ламин [20] проследили историю возникновения и развития идеи укладки пути севернее Байкала, первых проектов магистрали и изысканий в зоне её прохождения. В междисциплинарном пространстве обсуждались планы хозяйственного освоения зоны БАМа [1; 10; 28; 30]. В их основе лежала концепция создания территориально-производственных комплексов. Предложения исследователей не оформились в готовые к исполнению научно обоснованные программы, но способствовали накоплению знаний о ресурсах и условиях освоения зоны БАМа.

К первостепенным проблемам в организации строительства относилось создание трудовых коллективов. Практическое значение имело выявление эффективных методов привлечения кадров в малообжитые районы Сибири и Дальнего Востока. Авторы проанализировали источники и формы пополнения кадров, отметив их значение в создании производственных коллективов [21; 36]. С.Н. Железко, Е.В. Белкин и Ф.Э. Шереги рассматривали строителей БАМа как трудовой резерв для строящихся предприятий и ресурс для формирования населения, поэтому предлагали выработать политику, направленную на их обустройство и закрепление в районах нового освоения [8; 14]. Обобщив материалы, полученные в ходе полевых исследований, Ю.В. Аргудяева пришла к выводу, что проводимая социально-экономическая политика позволила обеспечить строительство БАМа кадрами, но не была эффективной в отношении формирования в регионе постоянного населения [3, с. 134].

В историографии важное место занимает освещение трудовой активности строителей БАМа [15; 21; 32]. Участие в социалистическом соревновании, почины и инициативы в области совершенствования производства, движение рационализаторов и изобретателей авторы рассматривали как средство повышения производительности труда и концентрировали внимание на достижениях передовиков производства.

Для советской историографии характерно позитивное отношение к строительству БАМа и к тем начальным преобразованиям, которые стали его следствием и продолжением. В условиях регламентированной идейно-политическими установками системы критический подход к исследованию ограничивался частными замечаниями и негативными примерами. Несмотря на это, был проведён научный анализ

значительного объёма первичного источникового материала и сделан вклад в объективные представления о российской истории.

В связи с кризисом и перестройкой общественной системы в 1990-е гг. связанные с БАМом проекты не получили дальнейшего развития, что негативно отразилось на оценках целесообразности и значения строительства магистрали в политических и общественных кругах, а также снизило интенсивность научных изысканий. Достижением отмеченного кардинальными преобразованиями периода стало открытие ранее секретных архивов, позволившее исследователям обратиться к истории строительства БАМа подразделениями ОГПУ — НКВД. Использованию труда заключённых в строительстве дороги в указанный период посвящён ряд публикаций О.П. Еланцевой, которая ввела в научный оборот значительный комплекс исторических источников [12; 13].

В 2000-х гг. началось возрождение интереса к истории БАМа, а в последнее десятилетие в связи с планами модернизации магистрали она всё чаще становилась объектом исследования. Авторы продолжили выявление архивных данных и изучение истории строительства дороги в 1930—1950-е гг. [4; 26]. Актуализация проблемы повышения роли БАМа в транспортной системе страны способствовала ретроспективному анализу событий 1970—1980-х гг. с точки зрения их переосмысления в категориях и представлениях новейшего времени [7; 24].

Исследователи ответили на попытки признать ошибкой осуществление бамовского проекта. Е.А. Козловский, Л.Г. Грабчак и С.М. Алексеев подчеркнули, что строительство БАМа следует рассматривать как средство освоения восточных районов страны и как пример умения государства сконцентрировать ресурсы на важнейших направлениях экономической деятельности [19]. А.Е. Савченко отметил, что планы освоения зоны БАМа не являлись только политической импровизацией. По его мнению, благоприятная ценовая конъюнктура на мировых сырьевых рынках побуждала к воплощению масштабных проектов по добыче и экспорту природных ресурсов Дальнего Востока [27].

Авторы обсуждают проблемы эффективности работы БАМа и мероприятия по реконструкции магистрали в рамках проекта «Восточный полигон» [23; 33]. Новый импульс получило изучение влияния магистрали на социально-экономическое развитие районов её прохождения [6; 18; 25]. Следует заметить, что с практической точки зрения выводы авторов приобретают всё более конструктивный характер.

При всём многообразии публикаций, посвящённых истории БАМа, имеется немало аспектов, которые требуют дальнейшего изучения. Цель настоящей работы состоит в выявлении типичных для советского общества механизмов и средств, использованных при строительстве БАМа и определивших его характер и особенности.

Начальный период реализации проекта сооружения магистрали относится к 1930-м гг. К этому времени произошло почти полное вытеснение частного сектора из экономики СССР, и управление хозяйственной системой приобрело директивные формы. Просматривалась тенденция любой ценой обеспечить высокие темпы подъёма экономики. Ускоренная модернизация обусловливалась реальными потребностями страны. Необходимо было более равномерное размещение производительных сил с созданием новых опорных баз индустриализации в восточных районах СССР и приближением промышленности к источникам сырья. Важным фактором выступала необходимость укрепления обороноспособности государства ввиду обострения международной обстановки. Перспектива потери КВЖД в связи с действиями японцев в Северо-Восточном Китае обусловливала необходимость расширения сети связывающих Запад и Восток и удалённых от границы путей сообщения. В список крупнейших транспортных объектов второй пятилетки вошла Байкало-Амурская железнодорожная магистраль.

13 апреля 1932 г. Совет народных комиссаров принял постановление о строительстве главного участка БАМа от с. Пермского, где впоследствии вырос г. Комсомольск-на-Амуре, до ст. Уруша на Забайкальской железной дороге. Было создано Управление строительства Байкало-Амурской магистрали в системе Наркомата путей сообщения. Однако управлению не удалось преодолеть проблему комплектования рабочими и специалистами строительных подразделений. На 1 августа 1932 г. вместо необходимых 46 тыс. чел. на БАМе насчитывалось 2,3 тыс. чел. [12, с. 60].

К этому времени в стране уже имелся опыт решения кадрового вопроса принудительными методами. В 1929 г. концентрационные лагеря были переименованы в исправительно-трудовые, и контингент, имевший сроки не менее трёх лет, направлялся на наиболее сложные производственные объекты [16]. Постановлением Совета труда и обороны от 23 октября 1932 г. строительство БАМа возлагалось на Объединённое государственное политическое управление (ОГПУ) при СНК СССР с использованием заключённых исправительно-трудовых лагерей (ИТЛ). Госплану поручалось обеспечить в 1933 г. строительство БАМа финансированием. Тем не менее в декабре 1932 г. заместитель председателя ОГПУ Г.Г. Ягода докладывал секретарю ЦК ВКП(б) И.В. Сталину, что ОГПУ предложено создать в 1933 г. лагерь в 100 тыс. чел. для максимально быстрого развёртывания строительства, но Госплан выделил недостаточно средств для проведения работ в запланированных масштабах [11]. На 1 мая 1933 г. на сооружении железной дороги работало 32 411 чел., из них 31 415 заключённых [29, с. 154]. Установке на форсированное возведение магистрали не соответствовало кадровое,

материально-техническое и финансовое обеспечение. В свете сложившихся обстоятельств с 1933 г. строительные работы с БАМа переносились на укладку вторых путей Транссибирской магистрали.

В силу того, что сооружение БАМа началось без окончательного варианта проектной документации и технического обоснования, в 1932—1936 гг. различными организациями велись изыскательские работы. Они осложнялись отсутствием карт, необходимостью вести исследования и сбор данных на территории значительной протяжённости со сложным рельефом и природно-климатическими условиями. В 1933 г. инженерно-изыскательские и научно-исследовательские работы проводились специализированными отделами Управления БАМа ОГПУ и Восточно-Сибирской экспедицией Главжелдорстроя [ГАХК. Ф. Р-353 Оп. 5. Д. 10. Л. 2]. С 1934 г. к изыскательским работам подключились научно-исследовательские институты НКПС и Академии наук СССР. В 1939 г. изыскания и проектирование были переданы управлению «БАМпроект» ГУЛЖДС НКВД. Только в 1943—1945 гг. на основе обобщения проведённых исследований был составлен сводный проект линий от Тайшета до Усть-Кута и от Тынды до Советской Гавани [5, с. 30].

Параллельно с сооружением магистрали поднимался вопрос об освоении прилежащей к дороге зоны. Планировалось заключить договоры между ГУЛАГом и Академией наук СССР на исследовательские работы в пределах 15-километровой полосы вдоль трассы БАМа [ГАХК. Ф. Р-353 Оп. 5. Д. 10. Л. 2]. Однако, как отмечалось на совещании при Дальневосточной краевой плановой комиссии в июне 1933 г., комплексное обследование с целью выявления природных ресурсов не производилось. Председатель Наркомзема сообщал, что решался вопрос о создании колхозов и совхозов в районе БАМа, но отсутствие в 1932 г. утверждённых вариантов прохождения трассы в низовьях Амура помешало этому [ГАХК. Ф. Р-353. Оп. 5. Д. 8. Л. 6, 122—123].

Особые надежды на сооружение БАМа и вторых путей Транссибирской магистрали возлагались на Дальнем Востоке. Предполагалось, что это позволит сократить морские перевозки большим каботажем в восточные районы. Завоз грузов в Дальневосточный край железнодорожным транспортом в 1934 г. составлял 50,5% от общего объёма. Планировалось довести его в 1936 г. до 80% [ГАХК. Ф. Р-353. Оп. 1. Д. 415. Л. 36].

Несмотря на отсутствие возможности развернуть строительство БАМа, задача реализации проекта оставалась актуальной, и это стимулировало интерес к изучению ресурсов зоны прохождения магистрали. В 1937 г. колонизационное бюро БАМа НКВД СССР представило справку о результатах обследования прилежащих к железной дороге районов Дальневосточного края от Яблонового хребта до Комсомольска-на-Амуре.

На территории были зафиксированы месторождения железной руды, меди, каменного угля, рудного и рассыпного золота. Плотность населения в зоне прохождения БАМа на 1 января 1933 г. составляла 1 чел. на 1 тыс. га. Основными сферами хозяйственной деятельности были транспорт, золотодобыча, лесозаготовки и промыслы. Постановлениями СНК и ЦИК СССР предусматривалось переселение в районы БАМа заключённых и их семей. Всего на 1 июля 1937 г. было завезено 3773 поселенца в 9 из 18 запроектированных посёлков [31, л. 1, 4—6].

В сентябре 1937 г. вышел приказ НКВД СССР № 00561 «Об организации строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», в котором предписывалось создать управление строительства БАМа и возложить на него сооружение вторых путей Транссибирской магистрали на участке Карымская — Хабаровск — Ворошилов, а также составление планов работы по прокладке БАМа от Тайшета до Советской Гавани. С 1938 г. с перебоями шло строительство западного участка БАМа на линии Тайшет — Падун (Братск), но в связи с началом войны оно было остановлено.

В 1930-е гг. укладка пути ограничивалась отдельными участками магистрали, что определялось организационными и материальными трудностями: отсутствием проектов, недостаточным финансированием, дефицитом рабочей силы, низким уровнем технического обеспечения. На строительстве преобладал ручной труд. Кайло, кирка, лопата, тачка и вагонетка служили орудиями выполнения тяжёлых земляных работ.

Из запланированных линий БАМа в 1941 г. открылось движение на участке Известковая — Ургал, была проложена и сдана в эксплуатацию линия Бам — Тында. Нижне-Амурский ИТЛ в 1939 г. приступил к строительству участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, но в 1941 г. проект законсервировали. В марте 1942 г. вышло постановление ГКО, разрешавшее НКВД СССР снять рельсовые пути с линий Комсомольск — Ургал (85 км), Тында — Зея (10 км), Тайшет — Братск (35 км), Комсомольск — Советская Гавань (16 км) для сооружения линий Сталинград — Саратов и Свияжск — Ульяновск.

После войны строительство БАМа возобновилось силами подразделений ГУЛАГа. Согласно постановлению ГКО СССР № 9898сс от 23 августа 1945 г., на сооружение участков Известковая — Ургал, БАМ — Тында, Ургал — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, Тайшет — Усть-Кут направлялось 150 тыс. военнопленных японской армии. В 1947 г. на линии Тайшет — Братск, где на начало года работало 50,5 тыс. чел., в том числе 10 тыс. заключённых и 33,8 тыс. военнопленных, завершилась укладка пути [4, с. 47]. В том же году открылось движение на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. Участок Известковая — Ургал сдали в эксплуатацию в 1951 г.

С началом реабилитационных процессов после смерти Сталина система ИТЛ была реорганизована и перестала играть прежнюю роль в решении хозяйственных вопросов. Работы на БАМе прекратились везде, кроме участка Тайшет — Усть-Кут, завершение которого в 1954 г. перешло в ведение Министерства транспортного строительства и произошло в 1958 г.

Отправной точкой завершающего этапа сооружения БАМа стала сложившаяся к концу 1960-х гг. экономическая и политическая ситуация. В правительственных кругах осознавалась необходимость изыскания путей и средств для поддержания темпов роста производительности труда, которые, несмотря на увеличение инвестиций, стали заметно снижаться в 1960-х гг. по сравнению с предыдущим десятилетием. Возможности подъёма экономики видели в дальнейшем наращивании производственных фондов, чему способствовал приток валюты в результате роста цен на нефть. Также строились планы продажи сырья, получения международных кредитов и установления торгово-технического сотрудничества с зарубежными партнёрами. Соответственно сформировались основные мотивы возобновления строительства БАМа: расширить транспортную сеть восточных районов страны и обеспечить доступ к природным богатствам, возвести новые территориально-производственные комплексы с полным циклом производства и социального обслуживания, создать инфраструктуру для экспортно-импортных и транзитных перевозок. Свою роль играл и военно-стратегический фактор, сложившийся в результате ухудшения советско-китайских отношений в 1960-е гг.

24 марта 1967 г. ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли постановление «Об усилении изысканий БАМа». К проектно-изыскательским работам были привлечены десятки институтов и организаций различных министерств и ведомств. Рассматривались варианты прохождения дороги, в частности версия, позволявшая миновать сложнейшие тоннели (включая Северо-Муйский) и некоторые зоны вечной мерзлоты. Однако она не была принята, что впоследствии осложнило выполнение плана. Когда началось строительство, работы по подготовке рабочей документации всё ещё продолжались. Технические проекты участков дороги были утверждены Советом министров СССР в 1977 г. В дальнейшем в них вносились коррективы с учётом изменений, которые предпринимались в ходе сооружения БАМа [5, с. 37].

В ноябре 1971 г. вышел приказ Минтрансстроя об организации управления «Бамстройпуть» для выполнения работ по строительству железнодорожной линии Бам — Тында и базы стройиндустрии на ст. Шимановской Забайкальской железной дороги. В состав управления передавались производственные подразделения с личным составом

и основными средствами из трестов «Воссибтрансстрой», «Омсктрансстрой» и «Красноярсктрансстрой». При комплектовании штата руководящими, инженерно-техническими и рабочими кадрами управление «Бамстройпуть» столкнулось с тем, что в его распоряжение поступала техника без достаточного кадрового обеспечения. Несмотря на возникшие проблемы, в сентябре 1972 г. организация приступила к земляным работам на линии Бам — Тында.

Широким фронтом сооружение магистрали началось после выхода постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 от 8 июля 1974 г. «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». Генеральным подрядчиком на линиях Усть-Кут — Тында, Бам — Тында — Беркакит, вторых путей Тайшет — Лена и комплексов предприятий стройиндустрии на ст. Шимановской и Тайшет стало Главное управление строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (Главбамстрой). Сооружение мостов и тоннелей выполняли специализированные субподрядные организации. На участке Тында — Комсомольск-на-Амуре работы велись подразделениями Главного управления железнодорожных войск [5, с. 98].

Министерствам и ведомствам поручалось снабдить строительство необходимыми машинами, механизмами, оборудованием и материалами. Грузы для БАМа прибывали со всех концов страны. Наряду с отечественной техникой широко использовалась импортная, поставлявшаяся из США, Японии, ФРГ. Партийные, комсомольские комитеты и советы народных депутатов всех уровней принимали самое деятельное участие в решении проблем, связанных со строительством.

В условиях высокой занятости населения в стране, малой заселённости и освоенности зоны БАМа одной из сложнейших задач стало комплектование производственных подразделений кадрами. В её решении большое значение имела целенаправленная работа по формированию эффективной мотивации к участию в строительстве. На начальном, самом сложном, этапе большую роль сыграл высокий уровень популярности магистрали в результате объявления её ударной комсомольской стройкой. Осознание принадлежности к важному для страны общественному проекту вдохновило многих юношей и девушек на участие в его реализации. Среди работающих на БАМе в 1974 г. молодёжь до 28 лет составляла 50,2%. Доля прибывших на магистраль по комсомольским путёвкам достигала 47,7% от общего количества принятых на работу, в 1975—1976 гг. — 23,1% [21, с. 34, 40].

Важное место в мотивации занимали материальные основания. Правительство предоставило строителям надбавки к заработной плате, субсидии, льготы, возможности кредитования, покупки автомобиля. Материальные и нематериальные преференции привлекали добровольцев

со всего Советского Союза. В 1975 г. в Главбамстрой по вольному найму прибыло 56,3% от общего количества принятых, в 1976—1982 гг. — в среднем 60%, а в 1983—1985 гг. их доля поднялась до 70% (подсчит. по: [Арх. ИИАЭ ДВО РАН. Ф. 1. Оп. 2. Д. 367(I). Л. 300]). Ряды специалистов пополняли выпускники профессионально-технических училищ. Укладка пути на Восточном участке, самом тяжёлом в отношении условий труда и быта, выполнялась воинами-железнодорожниками.

Республики, края, области и города брали шефство над сооружением станций: в Тынде работали шефы из Москвы, в Северобайкальске — из Ленинграда, в Постышево — из Новосибирска, в Алонке и Дугде — из Молдавии, в Икабье и Ние — из Грузии и т.д. Общая численность работающих на БАМе, включая вспомогательные службы, к 1989 г. была 130 тыс. чел. В состав строителей входили представители 75 национальностей [5, с. 104].

Сложность и трудоёмкость проекта потребовали привлечения масштабных средств и оперативного решения множества проблем. Напряжённость в работе создавали недостаточная изученность природно-геологических свойств районов прохождения магистрали, отсутствие подъездных путей и местной базы по производству материалов. Строителям приходилось работать в безлюдной тайге, преодолевать горные хребты, реки и болота на территориях, где летом температура нередко была +35 °С, а зимой — –50 °С. Процесс реализации проекта стал результатом взаимодействия сложнейшей системы большого количества организаций, ведомств, учреждений и предприятий, отвечавших за его осуществление. 1 ноября 1989 г. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль была принята в постоянную эксплуатацию. Достройка ряда отложенных объектов продолжалась в дальнейшем, в том числе и Северо-Муйского тоннеля, сданного в эксплуатацию в 2003 г.

Сооружение БАМа, несомненно, является и трагической, и героической страницей российской истории, потребовавшей напряжения и мобилизации сил. Оно стало возможным в значительной степени благодаря высокому уровню монополизации и централизации государственного управления, что способствовало сосредоточению сил на выполнении поставленных целей. Комплексное использование материальных, идеологических стимулов и принудительных мер позволило в условиях недостаточного развития производительных сил и ограниченности экономических рычагов решить сложнейшую задачу. Важным фактором осуществления проекта стал труд людей, проявивших профессионализм, самоотверженность и веру в высокую общественную значимость магистрали.

Логика строительства соответствовала концепции экстенсивного развития и имела рациональное объяснение, обусловленное особенностями

советской хозяйственной системы. Магистраль рассматривалась как локомотив комплексного подъёма экономики не только Сибири и Дальнего Востока, но и всей страны. Её сооружение позволило активизировать ряд очагов промышленного и сельскохозяйственного развития в районах нового освоения и обеспечило второй железнодорожный выход к Тихому океану. Объективные и субъективные факторы затормозили реализацию проекта, но БАМ представляет собой мощный ресурс, который может обеспечить благоприятные перспективы развития страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аганбегян А.Г., Ибрагимова З.М. Сибирь не понаслышке. М.: Молодая гвардия, 1981. 252 с.
2. Алексеев А.И. Хождение от Байкала до Амура. М.: Молодая гвардия, 1976. 280 с.
3. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодёжи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988. 174 с.
4. 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.
5. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль. Технический отчёт об изысканиях, проектировании и строительстве: в 2 т. М.: Трансстрой-МПС РФ, 1997. Т. 1. 390 с.
6. Байкалов Н.С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации. Улан-Удэ: ВСГУТУ, 2021. 232 с.
7. Байкалов Н.С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Улан-Удэ: Изд-во Бурятского ун-та, 2022. 332 с.
8. Белкин Е.В., Шереги Ф.Э. Формирование населения в зоне БАМ. М.: Мысль, 1985. 149 с.
9. Богатко С. Второй путь к океану. М.: Молодая гвардия, 1975. 176 с.
10. Боев В.Р. Сельское хозяйство зоны БАМ. М.: Колос, 1977. 103 с.
11. Докладная записка ОГПУ о необходимости дополнительного выделения средств на постройку Байкало-Амурской магистрали. 22 декабря 1932 г. URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/88252#mode/inspect/page/1/zoom/4 (дата обращения: 21.11.2023).
12. Еланцева О.П. Обречённая дорога. БАМ: 1932—1941. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1994. 188 с.
13. Еланцева О.П. Строительство № 500 НКВД СССР: железная дорога Комсомольск — Советская Гавань (1930—40-е годы). Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1995. 98 с.
14. Железко С.Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. М.: Статистика, 1980. 183 с.
15. Загорский Б.М. Социалистическое соревнование на Байкало-Амурской магистрали. М.: Транспорт, 1980. 112 с.

16. Из постановления Политбюро ЦК ВКП(б) «Об использовании труда уголовно-заключённых» от 27 июня 1929 г. URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170629#mode/inspect/page/1/zoom/4 (дата обращения: 21.11.2023).
17. Казьмин Ю.А. Себе и потомкам. Репортажи о строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. М.: Экономика, 1975. 102 с.
18. Кин А.А. БАМ и прилегающие территории: уроки и перспективы освоения // Вестник Сибирского университета потребительской кооперации. 2016. № 1 (16). С. 57—66.
19. Козловский Е.А., Грабчак Л.Г., Алексеев С.М. БАМ — ошибка или стратегия освоения восточных районов России? // Экономические стратегии. 2000. Т. 2. № 1. С. 57—68.
20. Ламин В.А. Ключи к двум океанам. Хабаровск: Кн. изд-во, 1981. 256 с.
21. Медведева Л.М. Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974—1984 гг.). М.: Наука, 1988. 144 с.
22. Мохортов К.В. Второй путь к океану // БАМ: проблемы, перспективы. М.: Молодая гвардия, 1976. С. 91—99.
23. Мурашов В.А., Сторчак М.В. О проекте модернизации и развития Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей // Бюллетень учёного совета АО «ИЭРТ». 2016. № 1. С. 47—53.
24. Платонова Н.М. Дальний Восток и Байкало-Амурская магистраль. Причины, цели и проблемы строительства (на примере Восточного участка) — ретроспективный обзор за 1974—1984 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 2009. № 4. С. 81—90.
25. Поворознюк О.А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносоциальные сети и борьба за ресурсы // Этнографическое обозрение. 2016. № 1. С. 23—41.
26. Прядкин В.М. Реконструкция Транссибирской магистрали в СССР и строительство Байкало-Амурской магистрали в 30—50 гг. XX века. Ставрополь: Логос, 2015. 124 с.
27. Савченко А.Е. Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР // Россия и АТР. 2012. № 1. С. 52—68.
28. Севостьянов В.Н. Основные направления и принципы формирования ТПК в условиях центрального участка зоны БАМ // Региональные проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1982. С. 28—40.
29. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923—1960: справочник. М.: Звенья, 1998. 600 с.
30. Соболев Ю.А. Зона БАМа: пути экономического развития. М.: Мысль, 1979. 227 с.
31. Справка колонизационного бюро БАМ о состоянии земельных фондов и сельхозколонизации районов магистрали. URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/97449 (дата обращения: 20.11.2023).
32. Старин Б.С. Социалистическое соревнование строителей БАМа, 1974—1984 гг. Новосибирск: Наука, Сибирское отделение, 1987. 201 с.
33. Строганов А.О. Новый шёлковый путь: вызов российской логистике // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2016. Т. 5. № 4 (17). С. 358—362.
34. Тяжельников Е.М. Комсомольская магистраль // БАМ: проблемы, перспективы. М.: Молодая гвардия, 1976. С. 60—79.

35. Федин В.М. Ведущая сила БАМа: Партийное руководство строительством Байкало-Амурской магистрали. Хабаровск: Кн. изд-во, 1984. 272 с.
36. Федин В.М. Источники и формы пополнения кадров строителей БАМа (1974—1977 гг.) // Социально-экономические проблемы строительства БАМа. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1980. С. 58—70.
37. Филиппов Д. Комсомольская магистраль // БАМ — дорога созидания. М.: Советская Россия, 1983. С. 24—28.
38. Шинкарев Л.И. Байкало-Амурская магистраль. М.: Советская Россия, 1975. 94 с.
39. Арх. ИИАЭ ДВО РАН (Арх. Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН).
40. ГАХК (Гос. арх. Хабаровского края).

REFERENCES

1. Aganbegyan A.G., Ibragimova Z.M. *Sibir' ne ponaslyshke* [Siberia Firsthand]. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 1981, 252 p. (In Russ.)
2. Alekseev A.I. *Khozhdenie ot Baykala do Amura* [Walking from Lake Baikal to Amur]. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 1976, 280 p. (In Russ.)
3. Argudyaeva Yu.V. *Trud i byt molodezhi BAMa: nastoyashchee i budushchee* [The Work and Life of the Youth of BAM: the Present and the Future]. Moscow, Mysl' Publ., 1988, 174 p. (In Russ.)
4. Afanasov O.V. Lagerya i stroitel'nye organizatsii OGPU-NKVD MVD SSSR pri vozvedenii Zapadnogo uchastka BAM v 1930—1950-kh gg. [Camps and Construction Organizations of the OGPU-NKVD of the Ministry of Internal Affairs of the USSR during the Construction of the Western Section of the BAM in the 1930s — 1950s]. *Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri*, 2016, no. 4 (26), pp. 43—53. (In Russ.)
5. *Baykalo-Amurskaya zheleznodorozhnaya magistral'. Tekhnicheskii otchet ob izyskaniyakh, proektirovanii i stroitel'stve*: v 2 t. [Baikal-Amur Railway. Technical Report on Survey, Design and Construction. In 2 Vol.]. Moscow, Transstroy-MPS RF Publ., 1997, vol. 1, 390 p. (In Russ.)
6. Baikalov N.S. *Baykalo-Amurskaya magistral' i severnye rayony Buryatii: ot vsesoyuznoy komsomol'skoy stroyki k postsovetskoy deindustrializatsii* [Baikal-Amur Mainline and Northern Regions of Buryatia: from All-Union Komsomol Construction to Post-Soviet Deindustrialization]. Ulan-Ude, VSGUTU Publ., 2021, 232 p. (In Russ.)
7. Baikalov N.S. *Poslednyaya stroyka sotsializma: istoricheskiy opyt pozdnesovetskoy modernizatsii rayonov Baykalo-Amurskoy zheleznodorozhnoy magistrali* [The Last Construction Site of Socialism: the Historical Experience of the Late Soviet Modernization of the Baikal-Amur Railway]. Ulan-Ude, Izd-vo Buryatskogo un-ta Publ., 2022, 332 p. (In Russ.)
8. Belkin E.V., Sheregi F.E. *Formirovanie naseleniya v zone BAM* [Population Formation in the BAM Zone]. Moscow, Mysl' Publ., 1985, 149 p. (In Russ.)
9. Bogatko S. *Vtoroy put' k okeanu* [The Second Way to the Ocean]. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 1975, 176 p. (In Russ.)
10. Boev V.R. *Sel'skoe khozyaistvo zony BAM* [Agriculture of the BAM Zone]. Moscow, Kolos Publ., 1977, 103 p. (In Russ.)
11. *Dokladnaya zapiska OGPU o neobkhodimosti dopolnitel'nogo vydeleniya sredstv na postroyku Baykalo-Amurskoy magistrali. 22 dekabrya 1932 g.* [A Memorandum

from the OGPU on the Need for Additional Allocation of Funds for the Construction of the Baikal-Amur Mainline. December 22, 1932]. Available at: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/88252#mode/inspect/page/1/zoom/4 (accessed 21.11.2023). (In Russ.)

12. Elantseva O.P. *Obrechennaya doroga. BAM: 1932—1941* [The Doomed Road. BAM: 1932—1941]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. un-ta Publ., 1994, 188 p. (In Russ.)
13. Elantseva O.P. *Stroitel'stvo № 500 NKVD SSSR: zheleznaya doroga Komsomol'sk — Sovetskaya Gavan' (1930—40-e gody)* [Construction no. 500 of the NKVD of the USSR: Komsomolsk — Sovetskaya Gavan Railway (1930s—40s)]. Vladivostok, Izd-vo Dal'nevost. un-ta Publ., 1995, 98 p. (In Russ.)
14. Zhelezko S.N. *Sotsial'no-demograficheskie problemy v zone BAMa* [Socio-Demographic Problems in the BAMA Area]. Moscow, Statistika Publ., 1980, 183 p. (In Russ.)
15. Zagorskiy B.M. *Sotsialisticheskoe sorevnovanie na Baykalo-Amurskoi magistrali* [Socialist Competition on the Baikal-Amur Mainline]. Moscow, Transport Publ., 1980, 112 p. (In Russ.)
16. *Iz postanovleniya Politbyuro TsK VKP(b) «Ob ispol'zovanii truda ugolovno-zaklyuchennykh» ot 27 iyunya 1929 g.* [From the Resolution of the Politburo of the Central Committee of the CPSU(b) "On the Use of Labor of Criminal Prisoners" dated June 27, 1929]. Available at: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/170629#mode/inspect/page/1/zoom/4 (accessed 21.11.2023). (In Russ.)
17. Kaz'min Yu.A. *Sebe i potomkam. Reportazhi o stroitel'stve Baykalo-Amurskoi zheleznodorozhnoi magistrali* [To Myself and My Descendants. Reports on the Construction of the Baikal-Amur Railway]. Moscow, Ekonomika Publ., 1975, 102 p. (In Russ.)
18. Kin A.A. BAM i prilegayushchie territorii: uroki i perspektivy osvoeniya [BAM and Surrounding Areas: Lessons and Prospects for Development]. *Vestnik Sibirskogo universiteta potrebitel'skoy kooperatsii*, 2016, no. 1 (16), pp. 57—66. (In Russ.)
19. Kozlovskiy E.A., Grabchak L.G., Alekseev S.M. BAM — oshibka ili strategiya osvoeniya vostochnykh raionov Rossii? [Is BAM a Mistake or a Strategy for the Development of the Eastern Regions of Russia?]. *Ekonomicheskie strategii*, 2000, vol. 2, no. 1, pp. 57—68. (In Russ.)
20. Lamin V.A. *Klyuchi k dvum okeanam* [The Keys to Two Oceans]. Khabarovsk, Kn. izd-vo Publ., 1981, 256 p. (In Russ.)
21. Medvedeva L.M. *Trudovaya i politicheskaya aktivnost' stroiteley Baykalo-Amurskoy zheleznodorozhnoy magistrali (1974—1984 gg.)* [Labor and Political Activity of the Builders of the Baikal-Amur Railway (1974—1984)]. Moscow, Nauka Publ., 1988, 144 p. (In Russ.)
22. Mokhortov K.V. Vtoroy put' k okeanu [The Second Way to the Ocean]. *BAM: problemy, perspektivy* [BAM: Problems, Prospects]. Moscow, Molodaya Gvardiya Publ., 1976, pp. 91—99. (In Russ.)
23. Murashov V.A., Storchak M.V. O proekte modernizatsii i razvitiya Transsibirskoy i Baykalo-Amurskoy magistralei [About the Project of Modernization and Development of the Trans-Siberian and Baikal-Amur Highways]. *Byulleten' uchenogo soveta AO «IERT»*, 2016, no. 1, pp. 47—53. (In Russ.)
24. Platonova N.M. Dal'niy Vostok i Baykalo-Amurskaya magistral'. Prichiny, tseli i problemy stroitel'stva (na primere Vostochnogo uchastka) — retrospektivnyy obzor za 1974—1984 gg. [The Far East and the Baikal-Amur Mainline. The Causes, Goals and Problems of Construction (Using the Example of the Eastern Section) — a Retrospective Review for 1974—1984.]. *Problemy Dal'nego Vostoka*, 2009, no. 4, pp. 81—90. (In Russ.)

25. Povoroznyuk O.A. Gorodskie aborigeny BAMa: industrial'nyy bum, tekhnosotsial'nye seti i bor'ba za resursy [Urban Aborigines of BAM: the Industrial Boom, Technosocial Networks and the Struggle for Resources]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2016, no. 1, pp. 23—41. (In Russ.)
26. Pryadkin V.M. Rekonstruktsiya Transsibirskoy magistrali v SSSR i stroitel'stvo Baykalo-Amurskoi magistrali v 30—50 gg. XX veka [Reconstruction of the Trans-Siberian Railway in the USSR and Construction of the Baikal-Amur Mainline in 30—50s Years of the 20th Century]. Stavropol', Logos Publ., 2015, 124 p. (In Russ.)
27. Savchenko A.E. Zachem stroili BAM? Drugaya storona poslednego megaproekta na vostoke SSSR [Why did They Build BAM? The Other Side of the Latest Megaproject in the East of the USSR]. *Rossiya i ATR*, 2012, no. 1, pp. 52—68. (In Russ.)
28. Sevost'yanov V.N. Osnovnye napravleniya i printsipy formirovaniya TPK v usloviyakh tsentral'nogo uchastka zony BAM [The Main Directions and Principles of the Formation of the TPC in the Conditions of the Central Section of the BAM Zone]. *Regional'nye problemy khozyaistvennogo osvoeniya zony BAM* [Regional Problems of Economic Development of the BAM Zone]. Vladivostok, 1982, pp. 28—40. (In Russ.)
29. *Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerey v SSSR, 1923—1960*: spravochnik [The System of Correctional Labor Camps in the USSR, 1923—1960: guide]. Moscow, Zven'ya Publ., 1998, 600 p. (In Russ.)
30. Sobolev Yu.A. *Zona BAMa: puti ekonomicheskogo razvitiya* [BAM Zone: Ways of Economic Development]. Moscow, Mysl' Publ., 1979, 227 p. (In Russ.)
31. *Spravka kolonizatsionnogo byuro BAM o sostoyanii zemel'nykh fondov i sel'khozkolonizatsii raionov magistrali* [Information from the BAM Colonization Bureau on the State of Land Funds and Agricultural Colonization of the Highway Areas]. Available at: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/97449 (accessed 20.11.2023). (In Russ.)
32. Starin B.S. *Sotsialisticheskoe sorevnovanie stroiteley BAMa, 1974—1984 gg.* [Socialist Competition of BAM Builders, 1974—1984]. Novosibirsk, Nauka, Sibirskoe otdelenie Publ., 1987, 201 p. (In Russ.)
33. Stroganov A.O. Novyy shelkovyy put': vyzov rossiiskoy logistike [The New Silk Road: a Challenge to Russian Logistics]. *Azimut nauchnykh issledovaniy: ekonomika i upravlenie*, 2016, vol. 5, no. 4 (17), pp. 358—362. (In Russ.)
34. Tyazhel'nikov E.M. Komsomol'skaya magistral' [Komsomolskaya Highway]. *BAM: problemy, perspektivy* [BAM: Problems, Prospects]. Moscow, Molodaya Gvardiya Publ., 1976, pp. 60—79. (In Russ.)
35. Fedin V.M. *Vedushchaya sila BAMa: Partiynoe rukovodstvo stroitel'stvom Baykalo-Amurskoy magistrali* [The Leading Force of BAM: Party Leadership in the Construction of the Baikal-Amur Mainline]. Khabarovsk, Kn. izd-vo Publ., 1984, 272 p. (In Russ.)
36. Fedin V.M. Istochniki i formy popolneniya kadrov stroiteley BAMa (1974—1977 gg.) [Sources and Forms of Recruitment of BAM Builders (1974—1977)]. *Sotsial'no-ekonomicheskie problemy stroitel'stva BAMa* [Socio-economic Problems of BAM Construction]. Vladivostok, DVNTs AN SSSR Publ., 1980, pp. 58—70. (In Russ.)
37. Filippov D. Komsomol'skaya magistral' [Komsomolskaya Highway]. *BAM — doroga sozidaniya* [BAM — the Road of Creation]. Moscow, Sovetskaya Rossiya Publ., 1983, pp. 24—28. (In Russ.)
38. Shinkarev L.I. *Baykalo-Amurskaya magistral'* [Baikal-Amur Mainline]. Moscow, Sovetskaya Rossiya Publ., 1975, 94 p. (In Russ.)