DOI 10.24412/2658-5960-2024-45-63-74
УДК 947(571.6)«199/202»

Светлана Геннадьевна Коваленко[1]
ostina@list.ru

ОТНОШЕНИЕ РОССИЙСКОЙ ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЭЛИТЫ И ЭКСПЕРТНОГО СООБЩЕСТВА К МЕГАПРОЕКТУ БАМ (КОНЕЦ 1980-х — 1990-е гг.)

В статье анализируется судьба Байкало-Амурской магистрали во время перестроечных процессов, определяется роль БАМа с точки зрения государственных мегапроектов и отношения к нему элиты страны. Первоначально строительство железной дороги в 1970—1980-х гг. сопровождалось повышенным вниманием управленческой элиты на всех уровнях властной вертикали. Ситуация изменилась с началом перестройки. На волне либеральных реформ, как и вся внутренняя политика страны, проект БАМ в 1990-е гг. подвергся серьёзным трансформациям. Изменился сам подход к мегапроекту. Из важнейшей стройки социализма он превратился, по словам Е.Т. Гайдара, в дорогой, масштабный и романтический, но для страны экономически абсолютно бессмысленный проект. Фактически высший управленческий слой России был близок к тому, чтобы магистраль постигла судьба многих других забытых мегапроектов. Другой точки зрения на железную дорогу придерживалась региональная элита, которая рассматривала БАМ как ресурс в то время, когда советская система распределения перестала функционировать. Экспертное сообщество осознавало бесперспективность нерегулируемого рынка и социальные последствия, к которым могла привести приватизация на железнодорожном транспорте. В статье выявлено, что на разных уровнях властной вертикали целесообразность сохранения магистрали в том виде, в котором она существовала, подвергалась сомнению в силу изменения внутриполитического пространства страны в 1990-е гг.
Ключевые слова: БАМ, мегапроекты, Дальний Восток, 90-е годы, элита, управленческая система, перестройка, экономика, региональное развитие.

Svetlana G. Kovalenko[1]
ostina@list.ru

THE ATTITUDE OF THE RUSSIAN POLITICAL ELITE AND THE EXPERT COMMUNITY TO THE BAM MEGAPROJECT (LATE 1980s — 1990s)

The article analyzes the fate of the Baikal-Amur mainline during the perestroika processes, shows the role of BAM in terms of state megaprojects

[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.

and the attitude of the country's elite towards it. Its construction in the 1970s and 1980s was accompanied by increased attention from the managerial elite at all levels of the power vertical. The situation has changed since the beginning of perestroika. In the wake of liberal reforms, as well as the entire domestic policy of the country, the BAM project underwent serious transformations in the 1990s. The approach to the megaproject itself has changed. According to E.T. Gaidar, it turned from the most important construction site of socialism into an expensive, large-scale and romantic, but economically absolutely meaningless project for the country. In fact, the top management layer of Russia was close to the fact that the highway suffered the fate of many other forgotten megaprojects. The regional elite and the expert community held a different point of view on the railway. The first considered BAM as a resource at a time when the Soviet distribution system ceased to function. Regional managers were aware of the futility of an unregulated market and the social consequences that privatization in railway transport could lead to. It is concluded that at different levels of the power vertical, the expediency of preserving the highway in the form in which it existed was violated due to changes in the internal political space of the country in the 1990s.

Keywords: BAM, megaprojects, Far East, 90s, elite, management system, perestroika, economics, regional development.

Вся история СССР и России связана с реализацией мегапроектов, многие из которых не просто помогли достичь успехов в каком-то одном аспекте внутригосударственной жизни, а фактически превратили аграрную страну в постиндустриальную сверхдержаву. Одну из наиболее подробных и полных характеристик мегапроектов среди отечественных исследователей дают А.М. Королёв, В.А. Гвозданный и Н.Р. Мирзабеков, по мнению которых, не инвестиционные вливания определяют особенности мегапроекта, а именно его цель, тип и специфика формируют характер инвестиций, обеспечивающих реализацию. Среди крупномасштабных мегапроектов, реализованных в СССР во второй половине XX в., по своему влиянию на развитие страны выделяются атомный, космический проект, мегапроект сверхглубокого бурения, освоения нефтегазовых месторождений Западной Сибири и др. [3; 16].

Значительное место в этом ряду занимает и Байкало-Амурская магистраль. Оценки опыта её строительства и функционирования в исторической науке не просто неоднозначны, а часто диаметрально противоположны. Если современники начала строительной эпопеи оценивали проект положительно и именовали не иначе как «стройка века», так как дефицит ресурсов и необходимость их добычи побуждали лидеров страны осваивать территории за Уралом, то с завершением строительства «золотого звена» усиливался критический настрой. Цель данной статьи — раскрыть позиции представителей центральных

и региональных структур управления по отношению к мегапроекту БАМ на фоне перестроечных и постперестроечных процессов. Специальных работ на эту тему в историографии немного, и, как правило, этот вопрос рассматривается одновременно с другими проблемами [4; 7; 8; 9; 10; 12].

Часто вне фокуса исследовательского интереса остаются люди, представляющие академическое и экспертное сообщества. Их роль как участников политического процесса особенно возрастает при подготовке, принятии и реализации политико-управленческих решений, например, приватизации, как в 1990-х гг. В данной работе автор анализирует некоторые аспекты взаимодействия экспертных сообществ и власти в процессе подготовки предложений, которые касались БАМа и прилегающих к нему территорий. В качестве источников наряду с документальным материалом использованы гайд-интервью с управленцами различного уровня полномочий.

Судьба мегапроектов страны всегда напрямую была связана с тем, насколько политическая элита заинтересована в их реализации. Не стала исключением из этого правила и Байкало-Амурская магистраль. Начало её строительства мотивировалось тем, что из-за близости к территориям других государств Транссиб легко мог стать жертвой интервенции, и на этот случай нужна была так называемая рокадная, объездная дорога, идущая параллельно возможной линии фронта и использующаяся для быстрой переброски в тылу как самих войск, так и разных материальных ресурсов. Однако в период перестройки и начала рыночных реформ государство пересматривало свои внешне- и внутриполитические цели, что не могло не повлиять на отношение к БАМу [5; 3]. Ещё до распада СССР журналисты впервые окрестили БАМ «дорогой в никуда». Е.Т. Гайдар, один из лидеров новой России, в своё время назвал БАМ экономически абсолютно бессмысленным проектом, начисто позабыв или осознанно упустив тот факт, что экономическая выгода никогда не была приоритетной при строительстве этой магистрали[2].

В данной статье рассматриваются два слоя элиты — центральная и региональная, — непосредственно влиявшие на судьбу БАМа. Определённое участие в формировании их позиции было и со стороны научного сообщества, хотя значение этого фактора в 1990-е гг. не следует переоценивать. Тем не менее всем управленческим решениям предшествовали экспертные оценки ситуации.

Более 10 лет Научный совет АН СССР по проблемам БАМа возглавлял академик А.Г. Аганбегян. Ещё за год до начала перестройки он подчёркивал значимость данного мегапроекта и напрямую связывал внутреннее развитие страны с аспектами региональной политики в целом и БАМом в частности. Он отмечал: «Примерно на одну треть

[2] Выпуск передачи «Намедни» ЦТ с Егором Гайдаром, май 1992 г. URL: https://www.youtube.com/watch?v=7i5czx3AfyU (дата обращения: 20.12.2023).

сейчас темпы экономического и социального развития в целом определяются развитием производительных сил районов Сибири и Дальнего Востока. Реализация грандиозной программы освоения природных ресурсов — программы БАМа, без сомнения, является новым мощным ускорителем общественно-экономического прогресса нашего общества» [11].

Поэтому чрезвычайная важность железной дороги, несмотря на резко скептическую позицию лидера экономических реформ и либеральной элиты Е.Т. Гайдара, не позволила государству самоустраниться «от бамовского бремени», так как управленческой элите невозможно было просто закрыть столь грандиозный мегапроект и отмежеваться от всех проблем разом.

В высшем управленческом эшелоне работа, связанная с функционированием Байкало-Амурской магистрали, продолжалась. Так, в 1989 г. комиссией Президиума Совета Министров РСФСР по вопросам строительства и хозяйственного освоения зоны БАМа было проведено 5 заседаний и рассмотрено 11 вопросов, в том числе развитие социальной сферы и выполнение шефских обязанностей [ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 49. Д. 2158. Л. 2].

Отмечалось, что по уточнённому техническому проекту общая сметная стоимость БАМа составляет 9556 млн руб. По состоянию на 1 января 1989 г. освоено было 7443 млн руб. В постоянную эксплуатацию было сдано 2564 км магистрали, остальная её часть — 531 км — находилась во временной эксплуатации. Были построены все искусственные сооружения, кроме 15-километрового Северо-Муйского тоннеля, до окончания строительства которого осталось 4,74 км [ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 49. Д. 2158. Л. 2].

Анализ работы организаций, проведённый комиссией БАМа, свидетельствует о том, что строительство социальной инфраструктуры отставало от потребностей населения. Комиссией были выработаны конкретные управленческие шаги для того, чтобы лучше решать все возникающие проблемы. Понимание важности проекта присутствовало на всех уровнях управления.

О масштабности БАМа свидетельствовал тот факт, что его эксплуатационная длина на 1991 г. составляла 3834 км. В состав магистрали входили Тындинское, Северо-Байкальское и Ургальское отделения. Основными узловыми станциями были Тында, Ургал, Беркакит. Трасса БАМа пересекала 11 полноводных рек, 7 горных хребтов. Свыше 1000 км пути было проложено в районах вечной мерзлоты, марей, высокой сейсмичности. На трассе пробито 8 тоннелей, построено 142 моста длиной более 100 км. На колее расположено более 200 железнодорожных станций и разъездов, свыше 60 городов и посёлков [6].

Экспертное сообщество также не оставалось в стороне от решения вопроса дальнейшей судьбы Байкало-Амурской магистрали. В 1992 г.

Комиссией по изучению производительных сил и природных ресурсов РАН был представлен доклад «Проблемы развития регионов, находящихся в экстремальных социально-экономических условиях и зонах бедствия, и экономический механизм решения их в условиях перехода к рынку» [АРАН. Ф. 1999. Оп. 1. Д. 142 а. Л. 28]. Подобного рода документы в высших эшелонах власти всегда выступают как стратегическая программа действий по заказу высших политических структур. Не стал исключением и данный доклад.

В нём обосновывалась необходимость поддержки территорий страны, которые находились в чрезвычайно уязвимой ситуации в связи с проведением рыночных реформ в России. По мнению авторов, занимая около 15% территории Сибири и Дальнего Востока, производя около 10% промышленной и 2% сельскохозяйственной продукции (причём около 90% промышленной продукции даёт восточная часть зоны — от Тынды до Комсомольска-на-Амуре), БАМ к началу 1990-х гг. оказался в катастрофическом социально-экономическом положении [АРАН. Ф. 1999. Оп. 1. Д. 142 а. Л. 28].

В документе констатируются наиболее серьёзные социально-экономические проблемы БАМа: некомплексность освоения территории, значительное отставание в производственной и социальной инфраструктуре, высокая доля (45%) ветхого и временного жилья, низкая обеспеченность населения жилой площадью и т.д. Советские управленческие традиции предполагали, что такого рода документ должен апеллировать к ранее принятым программам. В данном случае это государственная программа «О комплексном развитии производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года» (1996), которая, по мнению экспертов, была фактически сорвана, что привело к гораздо более негативным последствиям, чем на других территориях. Это, в свою очередь, усилило разбалансированность, нестабильность экономики и повлекло за собой разрыв хозяйственных связей.

По оценкам учёных, развитие и освоение зоны БАМа в новых социально-экономических условиях требовало сложного комплекса мероприятий, таких как завершение строительства и сооружение железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск, строительство предприятий золотодобывающей промышленности в Амурской и Иркутской областях, Бурятии, развитие топливно-энергетической базы региона (ввод мощностей на Якутской ГРЭС, Нерюнгринской ГРЭС, Амурской ТЭЦ-1, Кангаласской ТЭЦ, Комсомольской ТЭЦ-3, сооружение Тельмамской и Мокской ГЭС).

Указывая на желательные проекты, но будучи реалистами, авторы документа справедливо делают вывод о том, что широкомасштабное освоение природных ресурсов в ближайшие годы вряд ли было возможно. В целом их предложения по выходу из кризиса строятся

в традиционной рыночной парадигме изучения зарубежных рынков сбыта и привлечения иностранных фирм и совместных предприятий к процессу добычи природных ресурсов. При этом отмечается повышенный риск для иностранных инвесторов. Создаваемые совместные предприятия должны были ориентироваться на разработку тех месторождений, которые в ближайшем будущем не могли быть вовлечены в хозяйственный оборот отечественными технологиями и оборудованием.

Высокая зависимость предприятий от межрайонных поставок требовала серьёзных общегосударственных мероприятий по стабилизации экономики и потребительского рынка. На поддержку последнего должны были быть направлены налоговые льготы и приоритетное ресурсное обеспечение предприятий, выпускающих товары народного потребления. Для малоимущих слоёв населения предлагалась система целевых жилищных дотаций [АРАН. Ф. 1999. Оп. 1. Д. 142 а. Л. 30—32].

Для трудоустройства населения наряду с контрактным наймом должны были функционировать биржи труда, при этом не рекомендовалось привлекать безработных, так как, по мнению авторов, они не обладают нужной квалификацией. Поскольку в 1992 г. Советы ещё функционировали, то им предлагалось вводить соответствующие налоги, штрафы и т.д., в местный бюджет зачислять также средства от приватизации собственности российского (10%), местного (70%), муниципального (50%) подчинения.

В целом для сложного района БАМа комиссия предложила отдельные рыночные элементы при ведущей роли государства и усиленных действиях по формированию объектов рыночной инфраструктуры [АРАН. Ф. 1999. Оп. 1. Д. 142 а. Л. 33]. Решающим критерием для институциональных изменений на железнодорожном транспорте было распространение на него приватизации. Однако в данном документе отсутствует даже слово «приватизация», и в целом в нём подчёркивалась нежелательность скоропалительных мер для перехода к рыночным отношениям. Предложения о разделении БАМа также отсутствуют. Таким образом, представители науки весьма осторожно подошли к этим ключевым вопросам.

В реальности программа приватизации на 1992 г. не исключила железнодорожный транспорт из числа объектов, подлежащих приватизации. Она лишь отнесла этот вид транспорта, наряду с другими (кроме автомобильного), к числу объектов, решение о приватизации которых принимает правительство РФ. Однако, если в авиационном, морском и речном транспорте касающаяся их приватизация начала производиться по решению Правительства РФ уже в 1992 г., решение о приватизации на железнодорожном транспорте так и не было принято в этот период, что и дало основание назвать железнодорожный транспорт «крупным заповедником социализма» [Личн. арх. Коваленко.

Интервью № 18]. Можно видеть две причины такого положения. Во-первых, исключительная сложность приватизации железных дорог. Их расчленение в целях приватизации явным образом могло резко снизить их эффективность. Неясны были и принципы такого расчленения. Проще говоря, правительство испугалось исключительной сложности этой задачи и предпочло отложить её до более подходящего времени, до завершения приватизации в других отраслях. К тому же было хорошо известно, что железнодорожный транспорт оставался государственным в ряде капиталистических стран и приватизировался там в последнюю очередь с неочевидными результатами. Во-вторых, ожесточённое сопротивление такому решению оказывало тогдашнее руководство Министерства путей сообщения. Трудно сказать, чего больше было в этой позиции: здорового консерватизма и патриотизма или нежелания терять власть [15, с. 134]. Только в 1997 г. Б. Немцов заявил, что реформа железнодорожной отрасли намечается на 1998 г. Практическое её осуществление было поручено Н. Аксёненко, который в 1997 г. стал министром путей сообщения, но активно процессы пошли только в 2000-х гг.

По мнению Г.И. Ханина, руководители железных дорог в полной мере пользовались плодами капитализма, и замкнутый, практически неподконтрольный сектор экономики обеспечивал возможность огромных злоупотреблений разного рода: от установления необоснованных тарифов до хищения выручки, благодаря созданию многочисленных посредников и прямому воровству грузов. При слабом государстве и низкой морали населения и правящего класса ни одна форма собственности не могла гарантировать эффективность экономики народного хозяйства [15, с. 137].

Своё мнение о дальнейшей судьбе БАМа сложилось у представителей управленческого корпуса элиты на Дальнем Востоке. Автором статьи было проведено 180 гайд-интервью с дальневосточными управленцами разного уровня в 2014—2023 гг. Из числа опрошенных 50 чел. работали или работают на железнодорожном транспорте длительное время, 90 — в течение более чем 30 лет, 35 из них занимали управленческие должности высшего и среднего звена. Всех участников предупредили заранее о характере интервьюирования. Преимущество использованного метода перед структурированными интервью заключается в том, что он предоставляет возможность получения интересной дополнительной информации. Гайд-интервью основывается на использовании различного рода методик, способных побудить респондента к обстоятельным и глубоким рассуждениям по ряду обозначенных вопросов.

По мнению респондентов, БАМ «…не трогали и не закрыли, и не приватизировали в начале 1990-х гг. только потому, что боялись народного недовольства и не хотели тратить деньги на реструктуризацию (банкротство), но предложения по этому поводу были. А в целом для значительной части российского руководства вообще была сомнительной

необходимость структурной политики. Все думали, что рынок сам установит структуру экономики наиболее эффективным образом. Кроме того, железнодорожники — это не шахтёры, которым повезло больше других, так как они всё время бастовали, и их слышали» [Личн. арх. Коваленко. Интервью № 54].

Однако изменения в поддерживающей политике наступили достаточно быстро. Уже к середине 1990-х гг. в прессе резко возросло количество негативных материалов о БАМе, отражающих ужесточение государственной стратегии. Явно присутствовало стремление направить деньги и ресурсы, которые закладывались на строительство БАМа, в другие отрасли. Правда, вопрос о том, в какие именно, оставался открытым. Тогда при всеобщем развале страны всё пришло в упадок — и строительство, и промышленность, и сельское хозяйство. Многое из того, что начинали строить, было законсервировано. Так, после отъезда в Москву начальника ГлавБАМстроя Е.В. Басина возведение домостроительного комбината под Тындой, для которого закупили дорогое шведское оборудование, прекратилось. БАМ стал нелюбимым (да и ненужным) пасынком государства [2].

Многие на местном уровне оспаривали целесообразность такого либерального государственного подхода, ориентированного якобы на получение прибыли: «…какая прибыль, если всё разваливается? Да, было воровство на местном уровне… кто же спорит, но то, что БАМ в 90-е годы не успели приватизировать, огромный плюс, так как, если бы его начали приватизировать раньше, вообще бы крах был. И разделили её тоже неправильно. Экономического смысла в этом не было и нет. Всё какие-то игры. Наши бонзы рассматривали железную дорогу как объект кормлений, а те, кто в Москве делали деньги, как правило, на полном разрушении, многое разрушили и по дешёвке на Запад продали. Или другой вариант, как с электричеством. Все сейчас уже забыли, что было в 1990-е в энергетической отрасли, какие кризисы пережили страна и Дальний Восток, а если представить такую ситуацию на железной дороге? Вообще был бы экономический коллапс» [Личн. арх. Коваленко. Интервью № 14].

Группа местных управленцев высказала мнение о том, что разделение БАМа было напрямую связано с проектом его дальнейшей приватизации: «…мы тогда… сразу поняли, что нашу дорогу приватизируют. По итогу этого не случилось, но всё хозяйство околодорожное в частных руках оказалось. Как пошла эта история с разделением, всё, жизнь уже другая стала» [Личн. арх. Коваленко. Интервью № 12].

Во многом их мнение совпадало с точкой зрения экспертов, которые были противниками разделения дороги. Осенью 1996 г. заведующий сектором Института экономики и организации промышленного производства СО РАН Е. Кибалов в своём выступлении сказал: «Мы считаем, что решение Министерства путей сообщения расформировать

Байкало-Амурскую железную дорогу принято без учёта стратегических интересов России в Дальневосточном регионе. Ситуация не новая. Как только в государстве возникают финансовые сложности, железнодорожникам перекрывают каналы получения доходов, и это немедленно сказывается на БАМе. Сегодня в стране можно многое закрыть, и, прежде всего, нужно закрыть „чёрные дыры“ в Чечне. Но БАМ закрывать нельзя — это наша стратегическая опора на Дальнем Востоке. Стальной ниточкой привязан к России Дальний Восток, и обрывать эту нить опасно. Да и какие на то причины? БАМ — дотационная дорога? Но ликвидацией эту проблему не решить — дотации, пусть и в скрытой форме, останутся. Наши исследования показали, что если мыслить стратегически, то БАМ уже сегодня может быть рентабельным. Эта дорога нужна стране, потому что рано или поздно сырьевые богатства прилегающей к ней территории будут востребованы. Как ускорить этот процесс с наибольшей выгодой, об этом сказано в концепции экономического развития региона БАМа, которая разработана в нашем институте» [12].

Несмотря на отрицательное мнение учёных, реформирование состоялось. В целом момент для «реструктуризации» БАМа был выбран удачный. Губернатор Хабаровского края В.И. Ишаев после активного продвижения принятой в 1996 г. государственной программы экономического и социального развития Дальнего Востока на период 1996—2005 гг. (разработанной под руководством ведущего экономиста на Дальнем Востоке П.А. Минакира) вовсе не был заинтересован в поддержке мегапроекта, который мог отнять средства и ресурсы от бюджета края (напомним, это были «лихие 90-е»; в 2000-х гг. ситуация изменилась, так как мегапроекты финансировались уже из федерального бюджета). Однако по государственной программе губернатор получил деньги на свои проекты, в частности на мост через Амур, стоимость которого составила 13,5 млрд руб. [14].

В Амурской области в течение всего 1996 г. проходила чрезвычайно острая политическая борьба за место главы администрации. В такой ситуации претендентам на этот пост было явно не до БАМа. По мнению респондентов, «…можно делать деньги, как сейчас, на развитии через откаты, а можно, как в 1990-е, на разрушении. У нас в Благовещенске петиции писали в защиту БАМа. После реструктуризации железной дороги новое оборудование было разворовано. Никто вообще ни за что не отвечал. Все боролись за мандаты. Все начальники вроде как были против (последним начальником дороги был С.М. Бабаев). Но это всё равно состоялось. То есть их как-то по итогу уговорили» [Личн. арх. Коваленко. Интервью № 34].

Другая респондентка считает, что «…вопрос разделения был только вопросом времени. Все начали делать деньги. То, что в советское время было единым, как БАМ, флот, электричество, всё было разделено

на сегменты. Так проще получать деньги и ни за что не отвечать, людям годами зарплату не платить, в дорогу не вкладываться, так и создавалось современное РЖД» [Личн. арх. Коваленко. Интервью № 23].

20 ноября 1996 г. Байкало-Амурская железная дорога была реорганизована — управление расформировано, магистраль административно поделена между двумя железными дорогами: Северо-Байкальское отделение перешло в состав Восточно-Сибирской дороги, а Тындинское и Ургальское отделения — в состав Дальневосточной. Границей этих подразделений стала станция Хани [1].

Следующая стадия институциональной трансформации относится уже к 2000-м гг., когда элита страны провозгласила принципиально другой внутриполитический курс и целью государственной политики стала ориентация на выход из кризиса [9]. Но несмотря на отказ от крайностей либеральной экономики, приватизация затронула и железную дорогу. Необходимо подчеркнуть, что начиная с этого времени реформы кардинально поменяли железнодорожную отрасль, весь подвижной состав на железной дороге принадлежит частным компаниям, в руках государства только инфраструктура (как правило, вокзалы в аренде у инвестора в обмен на контрольный пакет акций предприятия). Топ-менеджмент инвесткомпании согласовывается или назначается РЖД [13].

Таким образом, несмотря на то, что у государства не получилось отказаться от мегапроектов в 1990-е гг., БАМ был подготовлен к реструктуризации. Во многом благодаря экспертному сообществу удалось избежать ничем не сдерживаемой приватизации и сохранить контроль государства над железнодорожной отраслью, которая, в отличие от большинства стран мира, является ведущей для обеспечения безопасности государства, межрегиональных связей и мобильности населения.

В целом управленческая элита на различных уровнях властной вертикали совершенно по-разному смотрела на БАМ. Если для центральной элиты в 1990-е гг. он представлял собой нежелательный «оплот социализма», который следовало как можно скорее реструктуризировать через процесс приватизации, то для регионального уровня управленцев железная дорога была значима как ресурс, который следовало сохранить как можно дольше в неизменном виде. Исходя из этого и действия управленцев разных уровней властной вертикали были направлены на противоположные цели по отношению к БАМу. Но так как федералы либерального толка имели значительное преимущество во властном поле страны, то их решения, которые частично удалось реализовать в 1990-х гг., и предопределили судьбу магистрали вплоть до 2000-х гг., когда приоритеты государства во внутренней политике изменились. В условиях современного мира значимость инфраструктурных проектов будет только возрастать [9]. Это означает и повышение значимости БАМа.

ЛИТЕРАТУРА

1. Байкало-Амурская магистраль. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Байкало-Амурская_магистраль (дата обращения: 15.10.2023).
2. Барский М.А. БАМ в военные и послевоенные годы // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. С. 242—246.
3. Гвозданный В.А., Мирзабеков Н.Р. Мегапроект как инструмент управления развитием: опыт СССР и современной России // Эффективное управление: научный альманах памяти профессора М.И. Панова. М.: Изд-во Галлея-Принт, 2021. № 2 (7). С. 103—110.
4. Деревянко А.П. Строительство Байкало-Амурской магистрали (1974—1982 гг.). Исторический опыт. Владивосток: Изд-во ДВНЦ АН СССР, 1983. 253 с.
5. Жизнь БАМа / под ред. О.А. Поворознюк, И.В. Крылова. Вена: Изд-во Ин-та культурной и социальной антропологии Венского ун-та, 2020. 76 с.
6. Зензинов Н.А. Байкало-Амурская магистраль // Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. С. 33—34.
7. Макушин М.А., Бобровский Р.О., Демидова К.В., Даньшин А.И., Горячко М.Д. Социально-экономическое развитие территорий в зоне влияния БАМ: советские планы и российские реалии // Географический вестник. 2023. № 2 (65). С. 12—25.
8. Машков В. Сталинская система управления экономикой в прошлом и в будущем. URL: https://zavtra.ru/blogs/stalinskaya-sistema-upravleniya-ekonomikoj-v-proshlom-i-v-buduschem (дата обращения: 27.09.2023).
9. Орлова Е.Р., Сафин Р.Н. Оценка общественной эффективности инвестиционных проектов в современной России // Труды ИСА РАН. 2011. Т. 61. Вып. 3. С. 53—64.
10. Перестройка. Развал СССР. Правда о БАМе. URL: https://dzen.ru/a/Yde02K3yD3CdMPmN (дата обращения: 20.12.2023).
11. Расформирование Байкало-Амурской магистрали как единого целого. Июль 1996 года. URL: https://dzen.ru/a/YZtQZU7K3ySkgQdc (дата обращения: 19.11.2023).
12. Савченко А.Е. Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР // Россия и АТР. 2021. № 1 (111). С. 52—68.
13. Советские колоссы. Мегапроекты Сталина, которые похоронил Хрущёв. URL: https://life.ru/p/1243458 (дата обращения: 30.05.2021).
14. Хабаровский мост. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Хабаровский_мост (дата обращения: 12.12.2023).
15. Ханин Г.И. Экономическая история России в новейшее время. Ростов-на-Дону: Наука-спектр, 2012. Т. 10. 408 с.
16. Шепелев И.А. Советский опыт строительства Байкало-Амурской магистрали в условиях коренной модернизации железнодорожной отрасли // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки. 2019. № 1 (21). С. 126—133.
17. АРАН (Арх. Российской академии наук).
18. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).
19. Личн. арх. Коваленко (Личный арх. С.Г. Коваленко).

REFERENCES

1. *Baykalo-Amurskaya magistral'* [Baikal-Amur Mainline]. Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Байкало-Амурская_магистраль (accessed 15.10.2023). (In Russ.)

2. Barskiy M.A. BAM v voennye i poslevoennye gody [BAM in the War and Post-war Years]. *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskiy ezhegodnik* [Irkutsk Historical and Economic Yearbook]. Irkutsk, Izd-vo BGUEP Publ., 2010, pp. 242—246. (In Russ.)
3. Gvozdannyy V.A., Mirzabekov N.R. Megaproekt kak instrument upravleniya razvitiem: opyt SSSR i sovremennoy Rossii [Megaproject as a Development Management Tool: The Experience of the USSR and Modern Russia]. *Effektivnoe upravlenie: nauchnyy almanakh pamyati professora M.I. Panova* [Effective Management: a Scientific Almanac in Memory of Professor M.I. Panov]. Moscow, Izd-vo Galleya-Print Publ., 2021, no. 2 (7), pp. 103—110. (In Russ.)
4. Derevyanko A.P. *Stroitel'stvo Baykalo-Amurskoy magistrali (1974—1982 gg.). Istoricheskiy opyt* [Construction of the Baikal-Amur Mainline (1974—1982). Historical Experience]. Vladivostok, Izd-vo DVNTs AN SSSR Publ., 1983, 253 p. (In Russ.)
5. *Zhizn' BAMa* [BAM's Life]. Ed. by O.A. Povoroznyuk, I.V. Krylov. Vena, Izd-vo Inta kulturnoy i sotsial'noy antropologii Venskogo un-ta Publ., 2020, 76 p. (In Russ.)
6. Zenzinov N.A. Baykalo-Amurskaya magistral' [Baikal-Amur Mainline]. *Zheleznodorozhnyy transport.* Entsiklopediya [Railway Transport. Encyclopedia]. Moscow, Bolshaya Rossiyskaya entsiklopediya Publ., 1994, pp. 33—34. (In Russ.)
7. Makushin M.A., Bobrovskiy R.O., Demidova K.V., Dan'shin A.I., Goryachko M.D. Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie territoriy v zone vliyaniya BAM: sovetskie plany i rossiyskie realii [Social-economic Development of Territories in the Zone of Influence of the BAM: Soviet Plans and Russian Realities]. *Geograficheskiy vestnik*, 2023, no. 2 (65), pp. 12—25. (In Russ.)
8. Mashkov V. *Stalinskaya sistema upravleniya ekonomikoy v proshlom i v budushchem* [Stalin's System of Economic Management in the Past and Future]. Available at: https://zavtra.ru/blogs/stalinskaya-sistema-upravleniya-ekonomikoj-v-proshlom-i-v-buduschem (accessed 27.09.2023). (In Russ.)
9. Orlova E.R., Safin R.N. Otsenka obshchestvennoy effektivnosti investitsionnykh proektov v sovremennoy Rossii [Assessing the Social Effectiveness of Investment Projects in Modern Russia]. *Trudy ISA RAN*, 2011, vol. 61, iss. 3, pp. 53—64. (In Russ.)
10. *Perestroyka. Razval SSSR. Pravda o BAMe* [Perestroika. The Collapse of the USSR. The Truth about BAM]. Available at: https://dzen.ru/a/Yde02K3yD3CdMPmN (accessed 20.12.2023). (In Russ.)
11. *Rasformirovanie Baykalo-Amurskoy magistrali kak edinogo tselogo. Iyul' 1996 goda* [Disbandment of the Baikal-Amur Mainline as a Single Whole. July 1996]. Available at: https://dzen.ru/a/YZtQZU7K3ySkgQdc (accessed 19.11.2023). (In Russ.)
12. Savchenko A.E. Zachem stroili BAM? Drugaya storona poslednego megaproekta na vostoke SSSR [Why Was BAM Built? The Other Side of the Latest Megaproject in the Eastern USSR]. *Rossiya i ATR*, 2021, no. 1 (111), pp. 52—68. (In Russ.)
13. *Sovetskie kolossy. Megaproekty Stalina, kotorye pokhoronil Khrushchev* [Soviet Colossi. Megaprojects of Stalin that Khrushchev Buried]. Available at: https://life.ru/p/1243458 (accessed 30.05.2021). (In Russ.)
14. *Khabarovskiy most* [Khabarovsk Bridge]. Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Хабаровский_мост (accessed 12.12.2023). (In Russ.)
15. Khanin G.I. *Ekonomicheskaya istoriya Rossii v noveyshee vremya*. [Economic History of Russia in Modern Times]. Rostov-on-Don, Nauka-spektr Publ., 2012, vol. 10, 408 p. (In Russ.)
16. Shepelev I.A. Sovetskiy opyt stroitel'stva Baykalo-Amurskoy magistrali v usloviyakh korennoy modernizatsii zheleznodorozhnoy otrasli [Soviet Experience in the Construction of the Baikal-Amur Mainline in the Conditions of Radical Modernization of the Railway Industry]. *Vestnik Omskogo universiteta, series "Istoricheskie nauki"*, 2019, no. 1 (21), pp. 126—133. (In Russ.)