ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

на диссертацию Байкалова Николая Сергеевича «Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-е – 1990-е гг.)», представленную к защите на соискание ученой степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. – отечественная история

Диссертационное исследование Н. С. Байкалова посвящено проблеме формирования и развития населенных пунктов в зоне социально-экономического влияния Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМа). Актуальность данной диссертации многократно усиливается современными событиями – санкциями и необходимостью России «посмотреть внутрь себя» – заниматься своей собственной экономикой, решением проблем освоения и обживания своей территории, иногда дискомфортной, предъявляющей повышенные требования к адаптационным способностям прибывающего населения. Подобные проекты реализовывались в нашей стране и ранее, но сегодня о них заговорили во весь голос, даже с самых высоких трибун. Это и дорога до нового порта Индига на Баренцевом море (дорога «Баренцкомур» по линии Сургут – Индига через Уральский хребет), и дорога от Якутска до Магадана, возможно, и далее до Камчатки, это и Северный ход – Салехард – Норильск (старая Полярная магистраль) и далее до еще одного порта на Северный морской путь – Хатанга. Будут ли на этих новых трассах создаваться постоянные населенные пункты или только временные поселки строителей – отдельная тема, но опыт строительства населенных пунктов на БАМе совершенно бесценен и исторически важен.

Казалось бы, что про БАМ мы уже многое знаем, как из публицистики за прошедшие 30 лет, так и научной литературы, сопровождающей весь период строительства магистрали, о чем свидетельствует обширный

историографический раздел диссертации (с. 7-18 диссертации). Однако автор сумел посмотреть на проблему с новых позиций, найдя разумный баланс между идеологизированным советским подходом, идеализировавшим строительство БАМа, и критикой перестроечного и постсоветского времени, когда дискредитация советского прошлого рассматривалась в качестве главного критерия научности. Диссертанту удалось объективно подойти к процессу формирования бамовского социокультурного пространства с его проблемами, ошибками, издержками и достижениями.

Диссертация базируется на принципах историзма и объективности. Она опирается на концепцию модернизации, а конкретно, на «социально ориентированную» модель модернизации» середины 1960-х – начала 1990-х гг. (с. 24 диссертации). Ключевое место в методике принадлежит системному подходу. В работе применялись историко-хронологический, историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический методы, благодаря которым соискатель с достаточно высокой степенью обоснованности рассмотрел историю формирования поселений зоны БАМа.

Высокая степень достоверности научных положений, выводов и рекомендаций диссертации подтверждается обширным фактическим материалом, извлеченным из комплекса документальных и повествовательных письменных источников, устно-исторических свидетельств, изобразительных и вещественных источников (с. 31-42 диссертации). Неопубликованные источники были выявлены соискателем в фондах двух центральных (Российский государственный архив экономики, Российский государственный архив социально-политической истории), восьми областных архивов Амурской, Томской, Иркутской областей, Бурятской республики, Забайкальского и Хабаровского краев, а также 14 муниципальных архивов Братска, Усть-Кута, Северобайкальска, Тынды, Нерюнгии и др. В работе в качестве источниковой базы использованы повествовательные источники из коллекций 12 государственных музеев областного, районного и местного уровней, муниципальных и

ведомственных музейных хранилищ. Кроме того, источниками явились материалы периодической печати, кинодокументы и полевые материалы соискателя. Всего было записано 60 интервью и проведено 15 фокус-групп, на основе которых был сформирован аудиоархив устных историй, что позволило углубить достоверность и объективность научного исследования.

Структура диссертации включает введение, шесть глав, 23 параграфа, заключение, список источников и литературы, приложения из 32 таблиц. В работе последовательно и логично рассматриваются такие вопросы, как формирование населенных пунктов зоны БАМа; жилищное строительство, жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство населенных пунктов; экономическое развитие поселений; санитарно-гигиеническое состояние и система здравоохранения населенных пунктов БАМа; система образовательных учреждений; культура и досуг в городах и поселках БАМа.

В ходе исследования темы диссертации соискателем получены теоретические и практические результаты, обладающие несомненной научной новизной. Так, например, понятие мобилизационной стратегии экономического развития на территориях нового освоения достаточно ясное, но именно опыт создания населенных пунктов на БАМе позволяет четко и документально подтвердить правомерность выделения ряда фаз этой общей стратегии, а именно гуманитарно-мобилизационное или наоборот мобилизационно-гуманитарное развитие (с. 23 диссертации и с. 16 автореферата). И это не просто смена порядка слов, а изменение существа политики центральных органов власти в отношении к вариантам освоения новых регионов. Соискателем удачно показана последовательность изменений этих подходов со стороны центрального правительства, объективные причины таких изменений и, конечно, пути адаптации местного, уже постоянного населения, к изменившимся условиям ведения хозяйственной деятельности. Весь опыт обязательно будет востребован в начинающемся новом «сдвиге производительных сил на Восток» и, в первую очередь, в создании сбалансированной системы взаимодействия

исследований по прогнозированию, работ геологических служб, проектантов, строителей, местных властей и собственно будущего населения этих вновь осваиваемых (и, что более важно, заселяемых) новых пространств нашей страны.

Крайне интересным представляется сюжет о восприятии строителей «западников» и «сибиряков» как разных групп населения, хотя и граждан единой страны (с. 127 диссертации). Также важным в настоящее время является сюжет о комфортности населенных пунктов (и собственно жилья, и школ, и библиотек и т. д.) относящихся к разным ведомствам (с. 145 диссертации). Действительно, если жилье для железнодорожников создается «на века», так как они будут жить и работать здесь долгое время, то для строителей можно обойтись временным жильем и, возможно, даже без медицинских учреждений (с. 303, 328 диссертации), школ (с. 341 диссертации), детских садов и другой социальной инфраструктуры, столь необходимой для «непрофильных» работников. Были даже целевые указания препятствовать принятию на работу людей с детьми. В настоящее время такой подход к сбалансированному развитию территорий вдоль новых транспортных магистралей вряд ли приемлем, но понятие «ведомственность» сохраняется, хотя в формате разной форм собственности и разных собственников отдельных объектов.

Важной является и тема взаимодействия транспортников и производственников. Действительно, вдоль трассы БАМ предполагалось создание нескольких территориально-производственных комплексов (ТПК), но если за проектом собственно железной дорогой стояло отдельное министерство со своими проектными и строительными организациями, то за многоотраслевыми ТПК таких организаций (за редким исключением) не было. Этим и объясняется постоянное отставание грузообразующей базы для железной дороги, что сделало ее к концу строительства нерентабельной. Последнее обстоятельство крайне отрицательно сказалось на жизни местных сообществ в период перехода на рыночные принципы хозяйствования в

экстремальных условиях северных территорий, к которым относится практически вся зона БАМа. И это еще один важнейший урок истории, который необходимо усвоить при новом сдвиге на Восток, и в Арктические регионы страны.

Не менее важной сферой исследований, полезной и в наше время, представляется анализ взаимодействий разных административных структур, участвующих в реализации крупных, межрегиональных проектов. Слабое изначальное представление об общности (или противоположности) интересов отдельных учреждений оказалось трудно преодолимым порогом при реализации народнохозяйственной цели. Также важно и то, что центральные органы – министерства и ведомства СССР не всегда успевали (или не были готовы) предупреждать такие противоречия. Из-за этого постоянно ощущался и дефицит жилья для «нужных» работников, и дефицит самих работников требуемых специальностей (с. 171-173 диссертации). Межрегиональные проекты, в том числе транспортные, обязательно предполагаются к реализации в самое ближайшее время, поэтому стоит пересмотреть опыт прошлых лет с новых позиций, учитывающих и санкционные ограничения, и изменение форм собственности, и новое качество трудовых ресурсов. Последнее особенно важно при проектировании и реализации жилищной политики, как во время собственно строительства, так и при последующей эксплуатации создаваемых объектов.

Сельскохозяйственный срез проекта строительства БАМ, предусматривавший организацию собственно сельскохозяйственного производства в притрассовой зоне и снабжение продуктами питания строителей, сегодня вряд ли можно считать актуальным при разработке проектов транспортной инфраструктуры на Крайнем Севере, где такового производства практически нет. Тем более, что подвоз продовольствия для вахтовиков (без семей!) в современных условиях может быть решен как с помощью авиации, так и современных вездеходных средств. Но вот аспект взаимодействия с традиционным укладом жизни малочисленных коренных

народов зон будущего освоения сегодня важен как никогда, и автор диссертации совершенно справедливо уделяет этому достаточно много внимания (с. 239-250 диссертации).

Высокая степень достоверности результатов исследования подтверждается апробацией, проведенной соискателем на 13 международных, проведенных в России, 12 всероссийских и 9 региональных научных конференциях. По теме исследования опубликованы 3 монографии и 60 научных статей, которые отражают содержание и выводы диссертации.

Замечания по диссертации мне бы хотелось представить в формате предложений для дальнейшей работы, причем не только автора, но и других исследователей, работающих в историко-эконом-географическом направлении.

1. Диссертация представляет собой удачную попытку связать историческую и экономическую науки, когда последняя может правильно оценить те мероприятия, которые были сделаны при создании такого уникального объекта, как БАМ. Работа выиграла бы еще больше, если бы использовалась визуализация – показ того, о чем говорится на словах, на картографической основе. Оперирование таким множеством названий географических пунктов желательно подкреплять схемами, которые смогли бы значительно улучшить восприятие выводов автора.

2. Справедливо указывая на главную, не всегда афишируемую цель создания БАМа – выход к Тихому океану с помощью еще одной транспортной магистрали, удаленной от государственных границ, автор крайне мало говорит о самых восточных пунктах БАМа – портах Ванино и Советской Гавани. Вероятно, они также претерпели существенные изменения в системах организации социальной инфраструктуры. Также для понимания значимости всего проекта важно рассмотреть и уже давно существующие предложения о западном выходе БАМа, включая строительство Северо-Сибирской магистрали Усть-Илимск – Лесосибирск – Сургут, проектирование выходов на новые порты Северного морского пути (Индига).

Это было бы более полное представление обо всем проекте, но, конечно, эта часть самостоятельного нового исследования.

3. Вывод о несинхронизированном проектировании транспортных и производственных объектов (с. 238 диссертации) было бы желательно дополнить анализом тех законопроектов, которые действовали или были приняты «наспех» только для того, чтобы как-то сгладить уже проявившиеся противоречия, или просто подготовлены некачественно. Конечно, это тема для отдельного серьезного исследования. Здесь я хотел бы отметить важность сопоставления следствий – фактов, описываемых исторической наукой, и причин – объективных или субъективных, еще не всегда доступных для анализа.

4. БАМ – не единственная крупная стройка в период существования СССР, на примере которой можно найти много недостатков в организации подобных проектов. Так, например, строительство Канско-Ачинского топливно-энергетического комплекса (КАТЭК) в своих отдельных элементах напоминает ситуацию с БАМом. Там также были крайне критические ситуации с детскими садами, потом (когда дети строителей стали подрастать) со школами, и ведомственными медучреждениями. Строители также не рассматривались как «постоянное» население, хотя и мобильности подобной БАМовской не было. Похожие на «БАМовские» проблемы были и в отношении организации мест отдыха и рекреации. Конечно, территория проекта КАТЭК гораздо комфортней для жизни, но, тем не менее, обобщение опытов разных строек такого масштаба было бы полезным для будущих организаторов и проектантов новых строек.

5. Не совсем понятна позиция автора по поводу использования шефской помощи строителям. С одной стороны, действительно, разнобой в методах и принципах строительства в отдельных населенных пунктах, шефами которых являются разные союзные республики, делает невозможной взаимозаменяемость конструкций и деталей стройиндустрии в случае необходимости. С другой стороны, это ускоряет сам процесс строительства и

обеспечивает выполнение заданий по достижению главной цели – скорейшего ввода в эксплуатацию самой железной дороги. Вероятно, нахождение компромисса в этих подходах не являлось задачей диссертанта, но анализ такого опыта был бы полезен в настоящее время.

6. Аналогичная двойственная ситуация вырисовывается и в отношении школьного и особенно политехнического образования. Наряду с острым дефицитом квалифицированных кадров в школах поселков и городов БАМа, заметна и повышенная квалификационная составляющая выпускников профессионально-технических учреждений, которые имеют возможность непосредственно на практике (буквально рядом с училищем) показать ученикам (студентам) реальный процесс и строительства, и производства. В результате эти учащиеся выходят более подготовленными к трудовой деятельности. Возможно, эта двойственность могла бы стать предметом последующих исследований и социологов, и экономистов.

Таким образом, анализ процессов реализации больших строек, особенно в регионах нового освоения с зачастую экстремальными природными условиями сегодня получает новый импульс значимости, открывает значительный пласт новых исследований разных областей знаний. Анализ трудностей и ограничений в реализации крупномасштабных, межотраслевых и межрегиональных проектов, основанный на конкретных документах, был бы крайне востребован. Знакомство с источниками, использованными автором диссертации, позволяет говорить о серьезном подходе к историографии данного исследования, его широте и глубине. Сочетание анализа статистических данных, работы в архивах по анализу постановлений административных органов, знакомство с публицистическими материалами и трудами академических институтов, проведение социологических опросов (в формате интервью) само по себе является новым приемом в методологии исторических исследований.

В целом, диссертация Николая Сергеевича Байкалова «Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-

Амурской железнодорожной магистрали (1970-е – 1990-е гг.)» является самостоятельным, законченным научным исследованием, результаты которого обладают научной новизной, имеют теоретическое и практическое значение, содержат решение научной задачи, имеющей значение для развития российского общества и гуманитарного знания. Автореферат включает все необходимые структурные составляющие и соответствует содержанию диссертации. Тема диссертационного исследования соответствует научной специальности 5.6.1 – отечественная история. Содержание диссертации отвечает требованиям 9–11, 13, 14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 (в редакции от 11 сентября 2021 г., постановление Правительства РФ № 1539), а ее автор – Николай Сергеевич Байкалов заслуживает присуждения ученой степени доктора исторических наук по специальности 5.6.1. – отечественная история.

Официальный оппонент
доктор экономических наук (08.00.04 – Экономика регионов), профессор, главный научный сотрудник отдела территориальных систем Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН»
Малов Владимир Юрьевич

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки «Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН»
630090, г. Новосибирск, пр. Лаврентьева, д. 17
Тел. +73833302596
e-mail: malov@ieie.nsc.ru
20 июля 2022 г.

Подпись удостоверяю
Зав. канцелярией