*На правах рукописи*



Байкалов Николай Сергеевич

# ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ В ЗОНЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ (1970-е – 1990-е гг.)

5.6.1 – отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук

Улан-Удэ – 2022

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Бурятский государственный университет имени Доржи Банзарова»

**Научный консультант:** доктор исторических наук, профессор, академик РАН **Базаров Борис Ванданович**

**Официальные оппоненты:** **Цыкунов Григорий Александрович**, доктор исторических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет», профессор кафедры теории и истории государства и права;
**Корнилов Геннадий Егорович,** доктор исторических наук, профессор, ФГБУН «Институт истории и археологии Уральского отделения РАН», заведующий центром экономической истории;
**Малов Владимир Юрьевич**, доктор экономических наук, профессор, ФГБУН «Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН», главный научный сотрудник отдела территориальных систем.

**Ведущая организация:** **ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет»**

Защита состоится 22 сентября 2022 г. в 10.00 ч. на заседании диссертационного совета 24.1.083.01 при Федеральном государственном бюджетном учреждении науки Институте монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук по адресу: 670047, Российская Федерация, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6.

С диссертацией можно ознакомиться в Центральной научной библиотеке Федерального государственного бюджетного учреждения науки Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук (670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6) и на сайте www.imbt.ru.

Автореферат разослан 7 июня 2022 г.

Ученый секретарь диссертационного совета — Жамсуева Дарима Санжиевна

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность исследования.** Байкало-Амурская железнодорожная магистраль стала одним из наиболее амбициозных позднесоветских проектов по вовлечению в хозяйственный оборот обширных территорий восточных регионов страны. Несмотря на тот факт, что строительство дороги началось еще в 1930-е гг. (система лагерей БАМлага и Амурлага) и продолжается до настоящего времени (так называемый проект «БАМ-2»), основной объем работ пришелся на 1974–1989 гг., когда БАМ был провозглашен всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

В экономической части проекта предусматривалось создание в районах Восточной Сибири и Дальнего Востока нового индустриального пояса. В процессе претворения идеи комплексного строительства на карте страны стали появляться новые поселения, которые впоследствии должны были превратиться в опорные центры хозяйственного освоения прилегающих территорий.

В настоящее время обращение к историческому опыту формирования и развития населенных пунктов зоны БАМа приобретает особую актуальность. Во-первых, БАМ открывает доступ к огромным запасам энергетических и сырьевых ресурсов, имеющих спрос на мировом и внутреннем рынках. В современной ситуации развитие северных территорий должно выступать приоритетным направлением в разработке и реализации программ социально-экономического развития Сибирского и Дальневосточного регионов. Постепенное формирование нового широтного экономического пояса на принципиально новой технологической и организационной основе необходимо для укрепления позиций России в мирохозяйственной системе. В начале 2010-х гг. началась реализация программы «Восточный полигон» по развитию инфраструктуры Транссиба и БАМа. Модернизация БАМа предусматривает реконструкцию существующих и прокладку вторых железнодорожных путей, развитие путевой инфраструктуры, разработку месторождений и, как следствие, приток населения в притрассовые районы. Обращение к истории хозяйственного освоения региона и формирования сети новых населенных мест позволит избежать ошибок и выработать практические рекомендации по стратегическому планированию и комплексному освоению данных территорий.

Во-вторых, усиление роли восточных регионов страны в геополитическом плане повышает внимание государства и общества к историческому опыту их освоения. В зоне тяготения БАМа имеются районы, по комфортности условий проживания, подходящие для приема миграционных потоков России и стран СНГ, политика заселения которых может препятствовать демографическому давлению со стороны Китая.

В-третьих, изучение и обобщение исторического опыта градопроектирования и градостроения, а также решения экономических, социальных, демографических проблем в районах нового хозяйственного освоения представляет интерес с исторической точки зрения. Строительная программа БАМа не имела аналогов в отечественной и зарубежной практике, поскольку предусматривала вовлечение в хозяйственный оборот малообжитых северных территорий шести административно-территориальных единиц страны. Масштабная стройка осуществлялась в рекордно короткие сроки, что также повлияло на формирование специфического и уникального опыта реализации подобного рода проектов.

В-четвертых, несмотря на значительную роль восточных регионов как ресурсной территории, сегодня они по-прежнему остаются уязвимыми в экономическом, социальном и демографическом плане. В условиях децентрализации постсоветского пространства в начале 1990-х гг. планы интенсивного освоения районов БАМа были прерваны. Системный кризис вызвал снижение объемов перевозок по магистрали, рост депрессивных тенденций в промышленности региона, безработицу и резкое снижение уровня жизни населения. При этом истоки многих проблем, с которыми на современном этапе столкнулось население притрассовой зоны, были заложены еще на этапе организации новых поселений, что также указывает на необходимость разработки данной темы.

Таким образом, особая экономическая и геополитическая роль БАМа в дальнейшем развитии России определяет научный интерес к изучению исторического прошлого региона. В настоящий момент в историографии назрела острая необходимость в комплексном научном изучении проблемы, подкрепленная современными социально-экономическими и социально-политическими процессами в стране и мире.

**Степень разработанности проблемы.** Историография проблемы состоит из двух разделов: работы по истории урбанизации рай-

онов нового освоения Сибири и Дальнего Востока и исследования, посвященные непосредственно районам БАМа.

В рамках первого направления история населенных пунктов освещалась преимущественно в трудах многих исследователей индустриального развития региона. В работах В. И. Лукьяненко была рассмотрена политика партийных организаций в жилищном и культурно-бытовом строительстве новых индустриальных центров во второй половине 1950-х – 1960-х гг. (Лукьяненко, 1973). Социально-экономическое развитие сибирских городов-новостроек в 1960–1970-е гг. анализировалось в диссертации Л. В. Дашкевич (Дашкевич, 1979). На основе социологических исследований, проведенных Г. Ф. Куцевым, было выделено несколько типов новых городов (Куцев, 1977; 1982; 1989).

Различные аспекты формирования и развития городского населения Западной Сибири подробно рассматривались в работах новосибирских исследователей, которые выявили основные тенденции развития городского населения, региональную специфику формирования социально-бытовой сферы, жилищно-коммунального хозяйства, транспортного обслуживания, социально-культурного развития городов Сибири во второй половине 1940-х – 1980-х гг. (Алексеев, Букин, 1980; Букин, 1991; 2009; Долголюк, 1988; 2010; 2013; Исаев, 2008; Исупов, 1991; Куксанова, 1994; Малов, 2006; Тимошенко, 2009).

Изучению проблем урбанизации в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе посвящены исследования Н. Ю. Гавриловой, В. П. Карпова, Г. Ю. Колевой, Д. В. Кирилюка, И. Н. Стася и др. (Гаврилова, 2002; Карпов, 2005; Колева, 2005; Кирилюк, 2019; Стась, 2016).

Проблемы развития городов Восточной Сибири в 1950–1980-е гг. рассматривались в работах С. Л. Рубцова, А. В. Шалака, (Рубцов, 1999; Шалак, 2000). Г. А. Цыкунов на материалах Ангаро-Енисейского и Братско-Усть-Илимского территориально-производственных комплексов (ТПК) обращает внимание на особенности формирования производственной и социальной инфраструктуры в районах нового хозяйственного освоения, выявляет причины отставания жилищного и культурно-бытового строительства, анализирует структуру капиталовложений, планирование и фактическое освоение выделяемых средств, обеспеченность населения объектами соцкультбыта и прочие вопросы (Цыкунов, 1991; 2013; 2017). Выявлению особен-

ностей развития советского градостроительства и архитектуры посвящен целый ряд исследований М. Г. Мееровича (Меерович, 2008; 2009; 2016; 2017).

Начиная с 2000-х гг. изучение истории районов нового хозяйственного освоения было дополнено исследованиями формирования городов и городского населения Иркутской области (Чернова, 2001; Байкальская Сибирь: фрагменты социокультурной карты, 2002; Салахова, 2005; Тищенко, 2005; Урожаева, 2013), Бурятии (Афанасьева, 2004; Тихонов, 2016), Забайкалья, Якутии и Дальнего Востока (Власов С. А., 2008; 2013: 103–111; Бреславский, 2020: 44–53; 2021: 87–02). История закрытых городов Министерства среднего машиностроения СССР была рассмотрена в работах В. Н. Кузнецова, Г. А. Реута, Д. Ю. Файкова и др. (Кузнецов, 2015; 2016; Реут, 2012; 2014; 2017; Файков, 2010). В целом за относительно небольшой отрезок времени был накоплен солидный объем исследований данной темы: монографии, диссертации, статьи и другие материалы.

В истории изучения БАМа можно выделить три периода – позднесоциалистический (1970-е – середина 1980-х гг.), «перестроечный» (середина 1980-х – начало 1990-х гг.) и постсоветский (1990–2020-е гг.).

На первом этапе исследования проводились одновременно с процессом строительства магистрали. В 1975 г. был организован Научный совет АН СССР по проблемам БАМа, под эгидой которого изучались перспективы освоения притрассовой зоны, система расселения, подходы к организации населенных пунктов.

На страницах специализированных журналов «Архитектура СССР», «Декоративное искусство СССР», «Транспортное строительство», «Жилищное строительство» рассматривались общие основы планировки и градостроительства в зоне стройки, проблемы проектирования и возведения временных поселков, проекты технических и производственных объектов, вопросы постоянного жилищно-гражданского строительства, инженерного благоустройства, архитектурного и декоративного оформления населенных мест.

В историко-партийной литературе вопросы градостроительства рассматривались в контексте исторического опыта КПСС по строительству и освоению зоны БАМа. Освещение получили деятельность партии по развертыванию всесоюзного шефства над сооружением дороги, руководство соцсоревнованием и комсомольско-молодежными коллективами (Еланцева, 1982; Федин, 1984; Андреев,

1985; Днепровой, 1985). Авторы высоко оценивали ударные комсомольские отряды (Васин, 1980; Лавриненко, 1983; Ильин, 1989). Особое внимание уделялось участию в возведении магистрали комсомольцев союзных республик (Данильченко, 1983; Бузало, 1984; Погосян, 1986), организации соцсоревнования (Загорский, 1980; Старин, 1987; Сущевич, 1986), вопросам идеологического просвещения и воспитания строителей БАМа (Якимов, 1980; Володин, 1987; Жарикова, 1987; Тихомиров, 1988; Волковский, 1989). Появились работы о деятельности местных советов по координации хозяйственного, социально-бытового и культурного строительства в городах и поселках БАМа (Лесков, 1980; Шинковская, 1983).

С 1980-х гг. началось систематическое изучение истории БАМа силами региональных отделений АН СССР. При Бурятском научном центре СО АН СССР была создана группа ученых под руководством Г. Л. Санжиева, занимавшаяся исследованиями бурятского участка стройки. Коллективом авторов в составе М. Н. Балдано, В. В. Беликова, К. Б.-М. Митупова, Т. Е. Санжиевой, М. М. Халбаевой была подготовлена серия сборников статей, в которых рассмотрены основные этапы строительства дороги и особенности социально-экономического развития прилегающих к трассе районов (БАМ – стройка дружбы, 1984; Комсомол Бурятии, 1986; БАМ продолжается, 1987).

Группой ученых ДВО АН СССР во главе с А. П. Деревянко были выделены такие особенности формирования населенных пунктов БАМа, как линейная растянутость, непродолжительность существования временных поселков, ведомственный подход к застройке. Освещение получили вопросы улучшения жилищных условий и бытового обслуживания населения, повышения материального благосостояния, культурного строительства в районах восточного участка БАМа (Деревянко, 1983).

В 1984 г. в Новосибирске прошла всесоюзная научная конференция «История строительства Байкало-Амурской магистрали», в которой приняли участие более 60 ученых из разных городов страны. В том же году вышел ряд научных трудов обобщающего характера, в которых было рассмотрено текущее состояние региона, даны рекомендации по застройке населенных пунктов в соответствии с природно-географическим зонированием и оценкой уровня комфортности условий проживания (БАМ: строительство и хозяйственное освоение, 1984; БАМ: первое десятилетие, 1984).

Переосмысление исторического наследия советской эпохи во второй половине 1980-х гг. привело к росту числа работ, авторы которых критиковали всесоюзную стройку. Появились статьи о переходе к новым условиям хозяйствования, коренной перестройке управления экономикой. Ученые обратили внимание на диспропорцию в сооружении промышленных и гражданских объектов, отставание темпов развития социальной инфраструктуры населенных пунктов, отсутствие экономической заинтересованности рабочих, формальный подход к выполнению плановых показателей (Медведева, 1988; Карпенко, 1987; Фролов, 1991). На базе статистики и соцопросов населения центрального участка трассы были проанализированы проблемы сооружения и благоустройства жилищного фонда, бытового, медицинского и торгового обслуживания, представлена структура досуга и социальных ожиданий молодых строителей (Аргудяева, 1988). Были рассмотрены условия оплаты труда, жилищного и социально-бытового строительства, организации торговли, быта, здравоохранения, образования и культуры на восточном участке БАМа (Кузина, 1989), разработана периодизация деятельности культурно-просветительных учреждений региона в первое десятилетие сооружения магистрали (Гордеева, 1990).

В связи с образованием современного российского государства история БАМа стала рассматриваться в рамках концепции административно-командной системы. Благодаря ретроспективному анализу опыта сооружения магистрали была предложена методология реформирования хозяйственной политики и разработана программа долгосрочного развития региона (Регион БАМ, 1996). В 1997 г. было принято решение о создании акционерного общества «БАМинвест», на которое возлагались функции координации деятельности по экономическому развитию районов БАМа, что стимулировало проведение новых экономических исследований (Савватеев, 1998; Антонов, 2004; Аршба, 2005).

Историки стали уделять больше внимания вопросам влияния стройки на местные сообщества, в том числе на коренные народы Севера (Винокуров, 1994; Поворознюк, 2011). Появились обобщающие работы, посвященные строительству и социально-экономическому освоению отдельных участков стройки: иркутскому (Власов, 1998, 2008), бурятскому (БАМ на территории Бурятии, 1999). В 2010-е гг. вышла серия работ, посвященных проблемам формирования коллективной памяти о БАМе, поиску идентичности

местных сообществ, повседневной истории строителей (Воронина, 2009; 2013; Богданова, 2013; Поворознюк, 2020).

В последние годы стали появляться работы, где освещались различные аспекты модернизации магистрали и прилегающих к ней территорий (Митрофанова, Жуков, 2014; Дондоков, Борисов, 2015; Кибалов, Быкадоров, 2016; Кин, 2016; Медведева, 2020; Куклина, Красноштанова, 2021).

В работах зарубежных историков традиционно большое внимание уделялось причинам строительства магистрали: необходимость экспорта западносибирской нефти (Karger, 1980: 10–18; Wein, 1988); потребность СССР в рокадной дороге на случай военного конфликта с КНР (Whiting, 1981); стремление преодолеть «идеологическую усталость» советских граждан и снизить социальную напряженность в центральных районах страны (Knabe, 1984: 426–439). По мнению многих современных зарубежных авторов, экономическую программу БАМа нельзя признать успешной, поскольку не удалось стимулировать хозяйственное развитие Сибири и Дальнего Востока, укрепить веру советских граждан в коммунистические идеалы и в конечном счете выйти из состояния стагнации и кризиса системе государственного социализма (Ward, 2009; Grützmacher, 2012; Röhr, 2012).

В последние десятилетия получили распространение междисциплинарные подходы к изучению истории БАМа. В рамках проекта «Конфигурации «отдалённости»: взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали (CoRe)» международная группа исследователей под руководством П. Швайтцера опубликовала ряд научных статей, освещающих социальную жизнь локальных сообществ современного БАМа (Povoroznyuk, Schiesser, 2017; Kuklina, Povoroznyuk, Saxinger, 2019; Schweitzer, Povoroznyuk, 2019).

Таким образом, анализ научной литературы позволяет сделать вывод, что, несмотря на имеющийся опыт изучения урбанизации и городской истории Сибири и Дальнего Востока, проблема формирования и развития населенных пунктов зоны БАМа не получила в современной историографии всесторонней разработки.

**Цель исследования** состоит в комплексном изучении исторического опыта формирования и развития населенных пунктов зоны БАМа, предполагающем реконструкцию исторической динамики процессов градообразования, выявление основных направлений и

особенностей социально-экономического и культурного развития притрассовых поселений, ретроспективную оценку опыта создания сети населенных мест в контексте развертывания нового индустриального пояса по хозяйственному освоению северных территорий Сибири и Дальнего Востока.

Достижение поставленной цели предполагает последовательное решение **следующих задач**:

1) проанализировать систему организации строительства, условия и особенности управления проектом;

2) изучить основные этапы, региональные и локальные особенности проектирования и возведения населенных пунктов притрассовой зоны;

3) определить состав и специфические черты социальной среды новых поселений, а также выделить особенности оформления региональной и локальных идентичностей местных сообществ;

4) проанализировать структуру и динамику жилищного строительства, становление и развитие жилищно-коммунального хозяйства и внешнего благоустройства в населенных пунктах БАМа;

5) на основе анализа экономической структуры новых населенных мест оценить градообразующий потенциал основных отраслей хозяйства, в том числе промышленности и транспорта, сельского хозяйства, торговли и сферы обслуживания;

6) охарактеризовать санитарно-гигиеническое состояние городов и поселков БАМа и реконструировать процесс формирования системы здравоохранения и медицинского обслуживания населения;

7) раскрыть особенности становления и основные направления развития системы дошкольного, общего и внешкольного образования в населенных пунктах БАМа;

8) выявить специфику формирования культурного пространства населенных пунктов БАМа, определить роль клубов, народных театров, музеев и библиотек в повседневной жизни населения.

**Объектом исследования** выступают населенные пункты зоны БАМа, под которыми понимаются городские и сельские поселения, возникшие в ходе строительства железной дороги в 1970–1980-е гг. в схожих природно-географических условиях, имеющие общие градообразующие факторы и обстоятельства возникновения, однотипные демографическую, экономическую и социокультурную структуры.

**Предметом исследования** являются процессы формирования населенных пунктов в зоне БАМа, включающие проектирование, воз-

ведение, заселение населенных мест, их социально-демографическое, экономическое, социальное и культурное развитие.

**Хронологические рамки работы** включают период с 1970-х по 1990-е гг. Нижняя граница обусловлена серией решений, принятых в 1972–1974 гг. и положивших начало строительству БАМа и возникновению сети новых поселений. Верхняя граница объясняется тем, что в этот период населенные пункты БАМа вступили в новую историческую фазу своего существования. В 1989 г. был подписан акт Государственной комиссии о приемке БАМа в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу. При этом более 400 объектов проекта оставались незавершенными, что отодвинуло сроки окончания стройки вплоть до начала 2000-х гг.

**Территориальные рамки** работы охватывают притрассовые муниципальные районы шести субъектов РФ, через территории которых пролегает БАМ. Географически зона БАМа представляет собой коридор шириной около 400 км и площадью около 1,5 млн км$^2$ вдоль железнодорожной трассы. В проекте организации строительства железной дороги первоначально были выделены западный и восточный участки стройки, границей между которыми являлась Тында. По мере развертывания строительных работ был осуществлен переход к трехчастной структуре: западный (от ст. Лена до ст. Хани), центральный (Амурская область) и восточный (Хабаровский край) участки. Для управления социально-экономическим развитием новых территорий потребовалось более детальное деление зоны БАМа, в основе которого лежал административно-территориальный принцип: иркутский, бурятский, читинский, якутский, центральный, восточный участки, а также меридиональная линия Бам – Тында – Беркакит («Малый БАМ»).

**Методология и методы исследования** базируются на принципах историзма и объективности. Основополагающей для изучения формирования и развития населенных пунктов БАМа послужила категория исторического опыта, понимаемая как «концентрированное выражение социальной практики прошлого», которая способствует обоснованию решений современных проблем (Алексеев, 1999).

Важнейшим методологическим постулатом исследования выступает концепция модернизации. В историографии выделяется «социально ориентированная» модель модернизации (сер. 1960-х – начало 1990-х гг.), включавшая реализацию комплексных программ по жилищному строительству, медицинскому и культурному об-

служиванию населения. К данной модели близка концепция мобилизационно-гуманитарного типа управления процессами территориально-производственного планирования и формирования центров хозяйственного освоения новых территорий. Мобилизационное развитие отражает те или иные формы реакции российского государства и общества на внешние вызовы и подразумевает комплекс мероприятий для решения внутренней широкомасштабной задачи.

Применение модернизационной парадигмы для изучения восточных регионов страны тесно связано с развитием фронтирной модели модернизации, которая выражается в территориальной неравномерности распространения модернизационных волн, вызванных импульсами со стороны более развитых и освоенных регионов, и, как следствие, возникновении регионального своеобразия разворачивающихся субпроцессов (Алексеев, Зубков, Побережников, 2004; Побережников, 2006).

Важное значение в методике изучения населенных пунктов принадлежит системному подходу. Главными элементами населенного пункта как системы являются территориальная, демографическая, градообразующая, градообслуживающая, социальная (социально-культурная) подсистемы.

В работе применялись историко-хронологический, историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический методы, позволившие последовательно изучить историю формирования населенных пунктов зоны БАМа, оценить количественные и качественные показатели и сопоставить исторический опыт их развития с аналогичными центрами в других районах нового хозяйственного освоения.

Историко-антропологический вектор исследования обусловил использование методов устной истории, прежде всего включенного наблюдения и интервьюирования жителей населенных пунктов в ходе организованных автором экспедиционно-полевых работ в районы западного и центрального участков БАМа. В основе проведенных интервью лежали экспертный и случайный типы выборки. Была записана серия глубинных биографических интервью с ветеранами стройки и старожилами притрассовых городов и поселков, проведены экспертные интервью и фокус-группы с работниками муниципалитетов, архивов, музеев, системы образования и культуры.

Вышеизложенные теоретико-методологические положения определили концептуальную основу диссертации, суть которой заключается в комплексном междисциплинарном подходе к изучению населенных пунктов района нового хозяйственного освоения, базирующемся на сочетании методов документальной и устной истории, исторической урбанистики и культурной антропологии.

**Источниковая база** исследования содержит обширный корпус документальных и повествовательных письменных материалов, устноисторических свидетельств, изобразительных и вещественных источников. Все источники систематизированы в соответствии с их происхождением, особенностями содержащейся в них информации и значимостью для настоящей работы.

Наиболее крупный сегмент формируют неопубликованные документальные источники 2 центральных (РГАЭ, РГАСПИ), 8 региональных (ГАТО, ГАИО, ГАНИИО, ГАРБ, ГАЗК, ГАДЛСЗК, ГААО, ГАХК) и 14 муниципальных архивных хранилищ Братска, Усть-Кута, Северобайкальска, Тынды, Нерюнгри и др. Архивные документы по истории населенных пунктов БАМа отличаются жанровым и видовым разнообразием, включают приказы, постановления, распоряжения, отчеты, планы, сметы, штатные расписания, инструкции, справки, характеристики, автобиографии, письма, наградные листы, публикации в СМИ. Большинство выявленных документов впервые вводится в научный оборот.

Опубликованные документальные источники представлены нормативно-правовыми актами и статистическими данными. Среди законодательных источников интерес представляют четыре постановления правительства, посвященные строительству магистрали, а также подзаконные акты, различные разъяснения, инструкции, письма, касавшиеся БАМа. Они дают возможность проанализировать особенности социальной политики СССР в указанный период, отражают законодательную базу развития жилищно-коммунальной сферы, торговли и общественного питания, бытового обслуживания, здравоохранения, образования и культуры.

Статистические источники позволили выстроить динамику численности населения, охарактеризовать количественные показатели развития отдельных отраслей экономики, социальной и культурной сфер. Вместе с тем анализ статистики сопряжен с некоторыми проблемами. Органы советской власти создавались в новых поселениях с опозданием на один-два года со времени фактического возникно-

вения населенных пунктов. В первые годы существования учет в большинстве населенных пунктов отсутствовал или проводился формально. Ситуация осложнялась интенсивным притоком трудовых мигрантов, в большинстве своем стихийно прибывавших на стройку и несвоевременно осуществлявших регистрацию по месту жительства. Кроме того, многие цифры отражали ситуацию в соответствии с господствовавшей на данном этапе политической конъюнктурой, что становится заметным при сопоставлении официально опубликованных статданных с материалами текущего учета организаций.

Повествовательные источники широко представлены в коллекциях 12 государственных музеев областного, районного и местного уровней. Они включают предметы, отражавшие трудовую повседневность и досуг рабочих, фотодокументы, архитектурные планы, схемы и карты населенных пунктов, наградные материалы, автобиографии и характеристики, личные письма и дневники строителей.

Среди материалов периодической печати основной сегмент составили районные и ведомственные газеты «Строитель БАМа» (Братск), «Ленские вести» (Усть-Кут), «Киренга» (Магистральный), «Северный Байкал» (Северобайкальск), «Муйская новь» (Таксимо), «Северная правда» (Чара), «Индустрия Севера» (Нерюнгри), «БАМ» (Тында). В них были выявлены интервью с партийными и хозяйственными руководителями, бригадирами и рядовыми строителями, биографии, фрагменты писем и дневников комсомольцев, литературные произведения, фотографии и пр.

Полевые материалы автора составили группу устных источников, представленную 60 интервью и 15 фокус-группами участников и современников комсомольской стройки, проживающих в районах БАМа или выехавших в другие регионы. Все аудиозаписи подверглись систематизации, транскрибированию и инвентаризации, что дало возможность сформировать аудиоархив устных историй.

В целом выявленный комплекс источников дает возможность проанализировать многогранный и противоречивый процесс становления и развития населенных пунктов БАМа. Информационная значимость опубликованных и неопубликованных документальных источников, периодической печати, устных свидетельств и визуальных материалов позволяет сделать вывод об источниковой базе диссертационного исследования как о достаточной и достоверной основе для системного изучения поставленной проблемы.

**Научная новизна** диссертационного исследования определяется следующими положениями:

1) в отечественной и зарубежной историографии отсутствуют фундаментальные труды по истории формирования и развития населенных пунктов зоны БАМа; диссертационная работа является комплексным обобщающим исследованием, посвященным данной проблематике;

2) в научный оборот вводится значительный объем не использованных ранее документальных и повествовательных источников, содержащихся в центральных, региональных, местных и ведомственных архивах, библиотеках и музеях, что позволяет существенно расширить фактологическую базу и реконструировать целостную картину возникновения и развития новых населенных пунктов зоны БАМа;

3) в работе реализован методологический синтез традиционного историко-документального подхода к исторической реконструкции процессов урбанизации и градообразования в районах нового освоения с историко-антропологическим подходом, нашедшим выражение в описании исторических событий, явлений и процессов через призму личного восприятия строителей БАМа и жителей притрассовых городов и поселков; в качестве инструментария привлекались методы устной истории, позволившие получить новые личные источники, а также иные материалы личного происхождения из частных коллекций местных жителей;

4) был осуществлен ретроспективный анализ развития населенных пунктов обширных территорий, относящихся к шести административно-территориальным единицам страны; значительные хронологические рамки исследования позволили определить динамику, темпы, региональные и локальные особенности, основные итоги и последствия процессов градообразования и урбанизации региона;

5) были рассмотрены малоизученные вопросы становления и развития городских и сельских поселений в зоне БАМа, в том числе проектно-изыскательская деятельность в области градостроения, особенности организации и осуществления жилищно-гражданского строительства, социально-демографические и социокультурные аспекты формирования местных сообществ, региональной и локальных идентичностей населения, территориально-производственное планирование и практический опыт социально-экономического развития, социально-бытовая и социально-культурная инфраструктура

населенных пунктов, повседневная жизнь и культурно-досуговые практики местных жителей;

6) выявленные и синтезированные в ходе работы источники позволили пересмотреть ряд существующих в историографии БАМа оценок, показать некоторые итоги социально-экономического развития региона, проанализировать замалчиваемые прежде сюжеты, в числе которых ошибки в проектировании новых поселений и прогнозировании их численности; просчеты в управлении социально-экономическим развитием, приведшие к складыванию монопрофильной структуры притрассовых населенных пунктов; феномен ведомственного подхода к формированию новых городов и поселков; социальная неоднородность локальных сообществ; диспропорциональность производственной и социальной инфраструктуры притрассовых поселений, ее причины, формы, механизмы компенсации; модели адаптации и повседневные практики населения в условиях района нового хозяйственного освоения.

Реконструированный и обобщенный исторический опыт развития новых населенных пунктов в зоне БАМа был сопоставлен с другими модернизационными проектами районов Сибири и Дальнего Востока. Были выявлены специфические черты процесса градопроектирования и градостроительства в регионе, связанные с особенностями осуществления масштабного транспортного проекта в условиях позднесоциалистической стагнации, перестроечных процессов и системного кризиса 1990-х гг.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Сложившийся на прежних социалистических стройках Сибири и Дальнего Востока мобилизационно-гуманитарный тип управления строительством трансформировался на БАМе в гуманитарно-мобилизационный, что выражалось в открытом признании материально-экономической заинтересованности трудящихся и примате материальных форм стимулирования населения, повышенных затратах на создание социальной инфраструктуры новых поселений, обеспечении более высокого уровня жизни и стандартов потребления.

2. Динамика возведения населенных пунктов зоны БАМа обусловливалась спецификой реализации транспортного проекта. Проектирование новых поселений базировалось на предварительных и часто поверхностных результатах научно-изыскательской деятельности и осуществлялось параллельно с процессами плановой и внеплановой застройки. Фактически возникавшие города и поселки не

совпадали с планируемыми территориально-производственными комплексами и были привязаны к проекту сооружения железной дороги. Опережающими темпами осуществлялась застройка поселений иркутского и восточного участков БАМа; с небольшим отставанием следовали населенные пункты бурятского и амурского участков, а также южной части АЯМа; в последнюю очередь происходило строительство поселков читинского и якутского участков магистрали.

3. Социальная среда новых населенных пунктов формировалась под воздействием интенсивных миграционных потоков, среди которых стихийные формы преобладали над организованными, в сочетании с высокими темпами обратной миграции. При этом коллективная идентичность «бамовцев» доминировала во всех населенных пунктах над локальными городскими или сельскими идентичностями и сдерживала процесс их формирования, что было связано с комплексным воздействием социогенетического, идеологического и производственного факторов.

4. В структуре жилого фонда населенных пунктов БАМа преобладало инвентарное жилье Минтрансстроя СССР и самостоятельно возведенное жилье стихийно прибывших мигрантов. Несмотря на нерентабельность содержания временного жилфонда, отраслевые и территориальные органы управления содействовали его сохранению и легализации в целях размещения на стройке необходимого количества трудовых ресурсов, обеспечивших осуществление строительной программы БАМа. В отличие от прежних социалистических строек Сибири временные поселения на БАМе характеризовались более высокой степенью благоустройства. В ходе многочисленных реконструкций, самостоятельно проводимых жильцами, временное жилье постепенно приобретало черты постоянного, что явилось причиной консервации и капитализации данного сегмента жилого фонда притрассовых поселений. Создание капитального жилого фонда и жилищно-коммунальной сферы стационарных поселков, осложненное организационно-управленческими, транспортно-логистическими и ресурсными издержками шефской формы строительства, противоречило развитию инвентарного и индивидуального жилых секторов. Ликвидация ветхого и аварийного жилья осуществлялась медленными темпами и не завершилась до настоящего времени, что сопряжено с проблемами переселения проживающих в нем граждан.

5. Практическая реализация проекта БАМа была направлена преимущественно на сооружение магистрали в ущерб созданию в притрассовой зоне крупных промышленных производств. Социально-экономическое освоение прилегающих территорий носило очаговый локальный характер и не стало градообразующей основой новых населенных пунктов, жизнедеятельность которых зависела от предприятий транспортного строительства и железной дороги. Организация ведомственных систем торговли и общественного питания являлась временной компенсаторной мерой, которая стала возможной за счет централизованного перераспределения ресурсов из других регионов страны и быстро исчерпала свой потенциал.

6. Санитарно-гигиеническая обстановка в городах и поселках БАМа оставалась неблагополучной на протяжении всего рассматриваемого периода, что было связано со спецификой районов нового хозяйственного освоения. В новых поселениях формировалась модель, сочетавшая в себе территориальный и отраслевой принципы организации медобслуживания с приоритетным инвестированием ведомственной сети. В процессе инкорпорации динамично развивающегося ведомственного сектора в менее развитую территориальную систему, предпосылки которой назрели на завершающем этапе сооружения БАМа, произошло резкое возрастание нагрузки на местные бюджеты, материально-техническую и кадровую базу здравоохранения, что привело к сокращению сети медучреждений и снижению качества медобслуживания.

7. Ускоренное развитие учреждений образования и культуры в городах и поселках БАМа было связано с реализацией строительного проекта. Передвижной характер работ и высокая миграционная активность населения приводили к регулярному обновлению как педагогических коллективов школ, так и контингента учащихся, что снижало социальный контроль над системой образования. Вследствие географической удаленности и неразвитости путей сообщения, культурного обмена между молодыми педагогами разных регионов страны учебные заведения новых населенных пунктов превосходили соседние районы по темпам политехнизации, внедрению экспериментальных форм и методов обучения и воспитания, высокой творческой активности участников педагогического процесса. Вызванный завершением комсомольской стройки отток населения привел к невозможности загрузить мощности образовательных учреждений, рассчитанные на значительный контингент учащихся,

что способствовало расформированию ведомственных сетей дошкольных, общеобразовательных и внешкольных заведений, их слиянию с территориальной системой, укрупнению и ликвидации ряда объектов.

8. Досуг жителей новых поселений был подчинен модернизационному проекту, публичная и частная сферы тесно переплетались друг с другом, создавая особый тип производственной повседневности. Учреждения культуры осуществляли расширенный набор функций, компенсируя неудовлетворительные жилищно-бытовые условия, нехватку детских, образовательных, спортивных и прочих социальных учреждений в зоне стройки. Из-за недостаточного партийно-государственного контроля над культурно-досуговой сферой, что связано с приматом отраслевого управления культурой над территориальным, творческие коллективы и любительские объединения обладали большей самостоятельностью в выборе форм и определении содержания культурно-массовой работы. Данный опыт был аккумулирован и успешно использован в постсоветский период развития городов и поселков БАМа.

**Теоретическая значимость исследования** состоит в том, что изучение исторического опыта формирования и развития населенных пунктов БАМа способствует расширению концептуальных рамок современной городской истории, исторической урбанистики и исторической демографии. Содержание и выводы работы представляют ценность как при написании обобщающих трудов по истории городских поселений Сибири и Дальнего Востока, так и при проведении специальных исследований развития отдельных отраслей хозяйства и инфраструктуры, таких как жилищно-коммунальная сфера, промышленность, строительство и транспорт, торговля, общественное питание, бытовое обслуживание, здравоохранение, образование, культура. Собранные автором источники личного происхождения могут использоваться при описании истории повседневности, реконструировании региональных и локальных идентичностей населения, изучении исторической памяти о позднесоветском времени.

**Практическая значимость** работы обусловлена тесной связью исследуемой проблематики с современным состоянием и перспективами социально-экономического развития зоны БАМа. Описанный и обобщенный опыт позволит ориентировать государственные и хозяйственные органы в выработке эффективной хозяйственной политики по дальнейшему развитию населенных пунктов, способ-

ствовать созданию и реализации программ социально-экономического развития прилегающих регионов и областей. Аналитический и конкретно-исторический материал данного исследования может быть использован при подготовке учебных пособий, лекционных и специализированных курсов по отечественной, региональной или локальной истории.

**Степень достоверности основных выводов и результатов** подтверждается детальным изучением более 500 отечественных и зарубежных работ по теме, глубоким и всесторонним анализом солидного корпуса документальных и повествовательных источников, в том числе полевых материалов из личного архива автора. Исследование проведено на основе современных теоретико-методологических подходов с привлечением методов устной истории и исторической антропологии.

**Апробация работы.** Основные положения и выводы диссертации отражены в докладах на 13 международных, 12 всероссийских и 9 региональных научных конференциях: Международной научно-практической конференции «Россия и монгольский мир: вектор на сближение» (Улан-Удэ, 2016); XXIV Международном симпозиуме «Пути России. 1917–2017: сто лет перемен» (Москва, 2017); V Межрегиональной научно-практической конференции «Лига БАМа: проблемы экономики, транспорта, социальной истории, мировоззрения и культуры» (Тында, 2019); Всероссийской научно-практической конференции «История повседневности и образ жизни россиян в XIX–XX веках» (Шадринск, 2019); Международной научной конференции «Реформы в повседневной жизни населения России: история и современность» (Санкт-Петербург, 2020); VIII Международной научно-практической конференции «Наука и образование – важнейший фактор развития общества в современных условиях» (Караганда, 2021); Всероссийской научно-практической конференции «Историческое и обществоведческое образование: ресурсы, проблемы и перспективы» (Москва, Улан-Удэ, 2021); VIII Международном Сибирском историческом форуме (Красноярск, 2021); Международной научной конференции «Банзаровские чтения», посвященной 200-летию со дня рождения Д. Банзарова и 90-летию БГПИ-БГУ (Улан-Удэ, 2022) и др.

Отдельные аспекты исследования разработаны в рамках реализации 7 научных грантов: РГНФ, 2007–2008, № 07-01-00476а; РФФИ, 2008–2009, № 08-06-98015; Президента РФ для государст-

венной поддержки молодых российских ученых – кандидатов наук, 2008–2009, проект № МК-6047.2008.6; Австрийской службы академических обменов; РФФИ, 2011, № 11-06-90761-моб_ст; РФФИ, Правительства РБ, 2018–2020, № 18-49-030010 р_а; РФФИ, 2021–2022, № 21-09-43043.

**Основные положения диссертации** отражены в 63 научных работах, в том числе 3 монографиях, 8 статьях в изданиях, индексируемых в международных наукометрических системах Web of Science и Scopus, 20 статьях в ведущих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК Министерства науки и высшего образования РФ, 32 работах, опубликованных в периодических и продолжающихся изданиях, сборниках научных трудов, материалах конференций. Общий объем публикаций по теме диссертации составляет 67,12 п. л., вклад соискателя – 59,66 п. л.

**Структура работы** включает введение, шесть глав, состоящих из 23 параграфов, заключение, список источников и литературы, приложение из 32 таблиц, содержащих статистические сведения, которые позволяют более детально проанализировать проблему исследования.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность темы, определена степень ее научной разработанности, выделены цель и задачи, объект и предмет, хронологические и территориальные рамки исследования, описаны использованные научные подходы и методы, источниковая база исследования, раскрыты научная новизна, теоретическая и практическая значимость результатов работы, определены выносимые на защиту положения, приведены сведения о достоверности основных выводов и результатов, об апробации работы, личном вкладе соискателя, охарактеризована структура диссертации.

**Глава 1 «Формирование населенных пунктов зоны БАМа»** посвящена вопросам возникновения новых городских и сельских поселений в районах строительства магистрали.

В параграфе 1.1 **«Особенности организации строительства»** проанализированы структура и механизмы управления проектом, охарактеризован состав участвовавших в строительстве министерств и ведомств, возлагаемые на них функции и особенности их осуществления. Основными ведомствами, участвовавшими в орга-

низации строительства БАМа, являлись два союзных министерства – путей сообщения и транспортного строительства. Для осуществления строительно-монтажных работ было создано управление ГлавБАМстрой, координировавшее работу 11 трестов и управлений, участвовавших в числе прочего в возведении временных поселков строителей.

Отдельное внимание уделено системе всесоюзного шефства над сооружением БАМа, в задачи которого входило возведение стационарных поселков для железнодорожников, рассмотрены особенности организации шефских коллективов, их обязанности, условия осуществления производственной деятельности, экономические и социальные издержки данного подхода. Шефские строительные организации работали на условиях субподрядного договора с предприятиями ГлавБАМстроя. В обязанности шефских предприятий входили не только проектирование, строительство и монтаж, но и изготовление и доставка конструкций, изделий, материалов и оборудования. Таким образом, шефами использовалась производственная база, расположенная в местах их постоянной дислокации. Затраты на перевозку стройматериалов в зону БАМа оказались значительно выше, чем если бы эти материалы и конструкции производились в районах строительства, что снижало экономическую рентабельность работы шефских предприятий.

В условиях комсомольской стройки была сформирована привилегированная по сравнению с аналогичными отраслями других регионов страны система материального поощрения строителей, призванная привлечь в зону БАМа трудовые ресурсы и содействовать закреплению населения в районе нового освоения. В целом справляясь с возложенными функциями, данная система содержала серьезные противоречия, так как базировалась на сочетании планово-директивных начал, межведомственного подхода и некоторой хозяйственной самостоятельности строительных подразделений.

Параграф 1.2 **«Проектирование населенных пунктов зоны БАМа»** содержит анализ основных этапов и особенностей проектирования населенных мест в зоне строительства магистрали. Подробно рассмотрены Генеральная схема районной планировки зоны влияния БАМ, проект организации строительства магистрали, методические рекомендации по проектированию временных и постоянных поселков, прочие документы, положенные в основу градостроительной концепции притрассовой зоны.

В Генеральной схеме районной планировки намечалось строительство более 100 городов и крупных поселков. В наиболее освоенной южной зоне предполагалось разместить опорные города, в промежуточной зоне – базовые города, на неосвоенных северных территориях – временные или вахтовые поселки. В связи с тем, что изыскательная деятельность по выявлению и оценке минерально-сырьевых ресурсов зоны предполагаемого освоения в 1970-е гг. только начиналась, проектные организации могли разработать лишь приблизительные варианты проектов населенных пунктов, часто без четкой локализации последних. Фактически возникавшие в зоне БАМа поселения транспортных строителей и железнодорожников не совпадали с планируемыми центрами освоения и были привязаны к проекту организации строительства.

Разработка проектно-сметной документации осуществлялась проектными институтами Минтрансстроя и шефских республик. С учетом большой протяженности притрассовой зоны и линейной структуры поселений создание единого архитектурного ансамбля населенных пунктов являлось достаточно сложной задачей. Подготовку документов часто задерживали из-за недостаточной информации о природно-географических условиях местности, перспективах хозяйственного освоения прилегающих территорий, а также вследствие неоднократных пересмотров и корректировок технических заданий заказчиком и генподрядчиком.

В параграфе 1.3 **«Возведение населенных пунктов зоны БАМа: топография и особенности застройки»** показана зависимость строительства новых поселений от специфики осуществления транспортного проекта на западном, центральном и восточном участках стройки. Возведение населенных пунктов иркутского участка шло наиболее быстрыми темпами на рубеже 1970–1980-х гг., когда интенсивно велась укладка железнодорожного пути и готовился к сдаче пусковой комплекс Лена – Кунерма. Рост населенных пунктов северных районов Бурятской АССР начался с конца 1970-х гг. вместе с приходом железной дороги на территорию республики. При этом в проекте не были учтены природно-географические и геологические особенности данной территории, что привело к многочисленным задержкам строительства, обусловило высокую концентрацию транспортных строителей и, как следствие, способствовало трансформации ряда временных инвентарных поселений в стационарные.

Последним в границах западного БАМа застраивался читинский участок, что предопределило более позднее возведение там новых населенных пунктов, пришедшееся на период, когда все силы транспортных строителей были направлены на открытие сквозного движения вдоль магистрали. В итоге бамовские поселки Читинской области не успели в достаточной степени развернуться и обустроиться по сравнению с новостройками соседних районов.

Особенностями строительно-монтажных работ на центральном участке были уже имевшиеся до начала комсомольской стройки железнодорожные участки, которые нуждались в ремонте или восстановлении. В 1976 г. был сдан во временную эксплуатацию участок Бам – Тында, а через три года – Тында – Беркакит, что позволило приступить к интенсивному строительству населенных пунктов на прилегающих территориях. В отличие от других участков, где основным заказчиком строительства являлось МПС, на территориях Южной Якутии и севера Амурской области осуществляли деятельность Минуглепром и Минэнерго, что привело к развертыванию поселений шахтеров и энергетиков и возникновению центра Южно-Якутского ТПК – г. Нерюнгри.

Населенные пункты восточного участка БАМа возникали в условиях уже существовавшей с 1930–1950-х гг. железнодорожной сети, которая в рассматриваемый период была подвергнута реконструкции и модернизации силами железнодорожных войск. В результате новые поселения возводились на базе уже существовавших со времен БАМлага и Амурлага центров, в которых осуществлялись диверсификация прежней социально-экономической структуры, обновление пристанционного железнодорожного хозяйства, застройка эксплуатационных поселков шефствовавшими коллективами из различных регионов РСФСР и союзных республик СССР.

В параграфе 1.4 **«Формирование социальной среды новых поселений»** проанализирован социально-демографический состав населения городов и поселков БАМа, изучены формы трудовой миграции, мотивационная структура строителей, особенности формирования коллективной идентичности локальных сообществ. Складывание социальной среды притрассовых поселений происходило в ходе интенсивных миграционных потоков, половина которых относилась к районам Сибири и Дальнего Востока. В мотивационной структуре мигрантов можно проследить как материальные, так и

нематериальные интересы, которые оказали влияние на формирование коллективной идентичности «бамовцев». Бамовская общность отличалась внутренней неоднородностью и распадалась на ряд субидентичностей по профессиональному, территориально-региональному, хронологическому и поколенческому признакам. Вместе с тем она выступала доминирующим фактором консолидации местных сообществ и в значительной степени сдерживала процесс формирования городской и территориальной идентичностей, за исключением нескольких городских центров, в символическом пространстве которых проявились иные градообразующие факторы (Северобайкальск – город на Байкале, Тында – транспортный узел, Нерюнгри – центр шахтеров и др.). В связи с завершением стройки произошла консервация коллективной идентичности бамовцев, вызванная отдаленностью районов БАМа от развитых индустриальных центров и длительным периодом экономической депрессии.

Содержание **главы 2 «Жилищное строительство, жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство населенных пунктов БАМа»** охватывает обширный круг вопросов, связанных с формированием временного и постоянного жилого фонда, развитием системы распределения жилья и специфических практик жилищной мобильности, жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства притрассовых поселений.

В параграфе 2.1 **«Временное жилищное строительство и формирование инвентарного жилого фонда»** выявлены предпосылки строительства временного жилья, проанализирована динамика формирования инвентарного жилого фонда, рассмотрены его разновидности и их долевое соотношение по населенным пунктам различных ведомств.

Анализ источников показал, что временное жилье позволяло разместить в районах строительства необходимые для стройки трудовые ресурсы. В отличие от прежних социалистических строек временные поселки БАМа были более основательно обустроены, располагали централизованным тепло- и водоснабжением, прочими коммунальными благами. Однако содержание инвентарного жилья обходилось государству дороже, чем капитальных построек. В результате данный подход оказался экономически убыточным и привел к появлению обширного фонда ветхого и аварийного жилья уже на завершающем этапе строительства БАМа.

В течение всего периода комсомольской стройки население

притрассовых городов и поселков не обеспечивалось в достаточном объеме временным жильем. Среди причин можно выделить недооценку проектировщиками реальной потребности Минтрансстроя в рабочей силе, следствием чего стали неконтролируемый приток на стройку трудовых мигрантов; быстрое расходование лимита средств, выделенных на временные здания и сооружения; недостаточную обеспеченность временных поселков проектно-сметной документацией; низкое качество комплектующих временных домов и общую нехватку строительных материалов.

Параграф 2.2 **«Капитальное жилищное строительство и развитие фонда стационарного жилья»** содержит характеристику постоянного жилищного строительства в притрассовых городах и поселках, анализ количественной и качественной динамики стационарного жилого фонда.

Возведение постоянного жилого фонда, рассчитанного прежде всего на железнодорожников, а также тех, кто впоследствии будет участвовать в хозяйственном освоении прилегающих территорий, осуществлялось строительными организациями шефских республик, краев и областей. Одной из самых распространенных в населенных пунктах БАМа стала серия крупнопанельных домов ИС-122. После ряда усовершенствований в разработке были учтены климатические, мерзлотные и сейсмические условия местности.

Форсирование сроков сдачи объектов ради досрочного выполнения планов негативно сказывалось на качестве построек. Фундаменты домов повсеместно укладывались на мерзлый грунт, что приводило к появлению трещин, использование непросушенных и не обработанных антисептиком пиломатериалов вызывало гниение полов, перекрытий и кровли, в результате чего уже через год после сдачи здания нуждались в капитальном ремонте. На качество построек влияли неритмичность и некомплектность поставок строительных материалов.

Средняя продолжительность возведения многих объектов превышала нормативную в полтора-два раза. Затягивание сроков сдачи и заселения капитальных домов являлось также следствием некомплексного подхода к застройке жилых микрорайонов стационарных поселков. По оценкам архитекторов, строительство инженерных сетей и сооружений отставало от темпов возведения жилья на два-три года, что ускоряло износ новых зданий и повышало амортизационные расходы.

В параграфе 2.3 **«Система распределения жилья и практики жилищной мобильности населения»** описаны сложившийся в населенных пунктах БАМа порядок распределения жилья, формальные и неформальные способы улучшения жилищных условий, в том числе самостоятельное индивидуальное строительство.

Система распределения жилья в населенных пунктах БАМа отличалась от привычных советскому человеку позднего социализма стандартов. Типовая последовательность получения и смены жилья включала такие стадии, как первоначальное размещение в палатке или вагончике, получение места в рабочем общежитии или комнаты во времянке, переезд в отдельную квартиру во временном или капитальном исполнении. Фактором, задающим ту или иную траекторию жилищной мобильности, являлся способ попадания на стройку: организованное прибытие в составе комсомольских отрядов, строительных коллективов или по распределению после окончания учебного заведения либо самовольный приезд.

Органы исполнительной власти вели борьбу за право контроля распределения жилфонда. В отдельных случаях им удавалось включиться в процесс распределения жилья. Однако в большинстве новых населенных пунктов полномочия исполкомов городских и поселковых советов в этом вопросе оставались номинальными, так как реальной властью в районе нового освоения часто обладали руководители строительных организаций.

Параграф 2.4 **«Развитие жилищно-коммунального хозяйства новых поселений»** посвящен анализу формирования коммунальных служб притрассовых поселений, создания систем тепло- и водоснабжения, очистных сооружений, электроэнергетики, благоустройства и уборки территорий.

Жилищно-коммунальное хозяйство в населенных пунктах БАМа развивалось стихийно на базе временных объектов инфраструктуры и инженерных сетей, принадлежащих различным ведомствам. Коммунальные службы не обладали необходимым уровнем материально-технического оснащения и кадрового обеспечения. Несмотря на большое количество разработок, многие проекты так и не были реализованы. Создание единых служб коммунального обслуживания шло медленными темпами, в первую очередь, из-за сохранения значительной доли временного и самовольно возведенного жилья.

Содержание параграфа 2.5 **«Внешнее благоустройство притрассовых городов и поселков»** включает исследование таких

проблем, как устройство улиц и тротуаров, создание зеленых насаждений, элементов малых архитектурных форм, организация искусственного освещения территорий, санитарной уборки поселений.

По сравнению со старыми населенными пунктами в молодых поселениях БАМа процесс внешнего благоустройства происходил более динамично, что было связано с возможностями привлечения ресурсов предприятий транспортного строительства и железной дороги, широким использованием общественных инициатив комсомольских коллективов, студенческих отрядов, учащихся, проведением различных форм соцсоревнований. Вместе с тем основные показатели благоустройства притрассовых поселений были ниже нормативных, что объяснялось недостаточным финансированием, интенсивным притоком трудовых мигрантов в районы стройки, запаздыванием или полным отсутствием генпланов поселков и, как следствие, распространением принципа свободной планировки при строительстве. В работе по благоустройству наблюдался формализм со стороны чиновников и общественных организаций, а также равнодушное отношение рядовых граждан, что связано в первую очередь с преобладанием в массовой психологии установки на временное пребывание в зоне строительства магистрали.

В **главе 3 «Экономическое развитие населенных пунктов БАМа»** освещаются вопросы создания и развития таких потенциально градообразующих отраслей новых поселений, как промышленность, транспорт, сельское хозяйство, торговля, общественное питание, служба быта.

Параграф 3.1 **«Развитие промышленности и транспорта»** посвящен особенностям разработки и внедрения проектов территориально-производственного развития зоны БАМа, которое планировалось через организацию ТПК, связанных, прежде всего, с горнорудным производством, лесной промышленностью, строительной индустрией.

При реализации проекта основные усилия были направлены на сооружение железной дороги, а хозяйственное развитие прилегающих территорий ограничивалось созданием угледобывающих и лесопромышленных предприятий, а также центров производства строительных материалов. Большинство существовавших производственных баз было не в состоянии удовлетворить потребности расширяющегося строительства и стать градообразующей основой новых населенных пунктов. Их проектирование и сооружение проводилось силами самих подразделений по графе «Временные зда-

ния и сооружения», что определило относительно низкий технический уровень работ и отсутствие постоянной программы объема выпускаемой продукции.

В параграфе 3.2 **«Сельское хозяйство и создание продовольственной базы»** рассмотрен процесс развития аграрного производства в сложных природно-климатических условиях северных территорий Сибири и Дальнего Востока. Реализация масштабного транспортного проекта привела к значительным сдвигам в сельскохозяйственном производстве: созданию новых хозяйств, увеличению размеров сельхозугодий, внедрению передовых методов агрономии на основе данных систематического изучения края, химизации и ирригации, улучшению материально-технического состояния отрасли. Все это незамедлительно сказалось на росте урожайности и продуктивности животноводства. Вместе с тем сельское хозяйство в регионе развивалось исключительно с целью создания продовольственной базы БАМа. Высокие показатели достигались за счет крупных капиталовложений, которые носили временный характер. Декларируемый переход на самообеспечение населения притрассовой зоны сельхозпродуктами и отказ от их завоза из соседних районов и областей осуществить не удалось.

В параграфе 3.3 **«Развитие торговли и общественного питания»** выявлены и проанализированы особенности формирования торговой отрасли в населенных пунктах стройки, организация ведомственных сетей рабочего снабжения, культура и практики потребления местных жителей.

Основную долю в торговом обслуживании населения занимала система рабочего снабжения Минтрансстроя СССР, которая планировалась как временная на период работы транспортных строителей, что определило такие особенности ее развития, как размещение в приспособленных или временных зданиях, высокая степень амортизации материальных ресурсов, слабая техническая оснащенность. Недостатки в развитии материально-технической базы торговли компенсировались широким ассортиментом товаров, что позволяло привлечь трудовые ресурсы в районах нового освоения.

Характерные для советской торговли проблемы четко обозначились во второй половине 1980-х гг. вместе с сокращением финансирования проекта. Режим привилегированного снабжения обусловил появление специфических практик распределения и потребления товаров. На вершине пирамиды распределения сло-

жилось два конкурировавших сегмента: местное советское и партийное руководство и элита строительных предприятий, к которой примыкали руководители парткомов, постройкомов, комсомольских штабов и ОРСов. У обычного населения сформировались особые потребительские практики и формы поведения, которые оказались востребованными в период системного кризиса рубежа 1980–1990-х гг. и последовавшей за ним затяжной экономической депрессии.

В параграфе 3.4 **«Система бытового обслуживания»** описаны характерные черты развития службы быта в городах и поселках БАМа. Темпы организации предприятий бытового обслуживания опережали среднероссийские и областные показатели; в короткие сроки произошло не только увеличение количества учреждений, оказывающих населению бытовые услуги, но также существенно расширился ассортимент последних более чем в 2,5 раза, укреплялась материально-техническая база отрасли, увеличивалось количество квалифицированных кадров. В сравнении с другими территориями Сибирского и Дальневосточного регионов в городах и поселках БАМа развивались такие редкие для советского сервиса направления, как ремонт и изготовление мебели, строительство и ремонт жилья, автотехобслуживание и др.

В то же время в притрассовых поселениях наблюдался низкий уровень материально-технической оснащенности системы бытового обслуживания в сравнении с другими регионами страны, уровень потребления услуг был на 15–20% ниже средних показателей по РСФСР. Темпы развертывания отрасли отставали от быстрорастущей численности населения региона. В отличие от других отраслей экономики, получавших поддержку отраслевых министерств и ведомств, служба быта находилась полностью на содержании территориальных властей.

**Глава 4 «Санитарно-гигиеническое состояние и система здравоохранения населенных пунктов БАМа»** содержит анализ санитарных условий развития сети новых поселений, становления медицинских учреждений, особенностей медицинского обслуживания населения и охраны здоровья на производстве.

В параграфе 4.1 **«Санитарно-гигиенические условия населенных пунктов»** освещается санитарное состояние притрассовых поселений, на которое оказывал влияние комплекс факторов: природно-климатическая обстановка, социально-демографический со-

став населения, производственные, социально-бытовые и культурные особенности стройки. Нарушения планировки, скученность построек, временные инженерные сети, трущобный тип застройки, засорение территорий строительными и бытовыми отходами стали постоянными спутниками новостроек.

Партийные и советские органы власти, отраслевое и ведомственное руководство и общественные организации стремились установить контроль над благоустройством территорий и соблюдением санитарных норм, задействовав для этого различные механизмы. Санкции и поощрительные меры позволили добиться высоких результатов в отдельных населенных пунктах, которые стали образцовыми для остальных. Однако в большинстве случаев санитарно-гигиеническая обстановка городов и поселков БАМа оставалась неблагополучной на протяжении всего рассматриваемого периода.

В параграфе 4.2 **«Формирование сети медицинских учреждений»** рассмотрены динамика развертывания в притрассовой зоне территориальной и ведомственной сетей здравоохранения, вопросы материально-технического и кадрового обеспечения лечебных учреждений, выявлены основные факторы, влиявшие на организацию системы здравоохранения в поселениях района нового освоения. Размещение медучреждений в «старых» поселениях базировалось на существовавшей сети Минздрава РСФСР. В новых населенных пунктах открывались больницы, поликлиники и амбулатории врачебно-санитарной службы Дирекции строительства БАМ. Во временных рабочих поселках и прочих небольших поселениях создавались ФАП или здравпункты, также находящиеся в железнодорожном ведомстве. В отдаленных и прежде малонаселенных районах были заложены основы санитарно-эпидемиологической службы, развернуты специализированные виды медицинской помощи. Значительные положительные изменения произошли в организации системы охраны материнства и детства.

Вместе с тем темпы развития здравоохранения значительно отставали от урбанизации региона. Планы по возведению больниц и поликлиник регулярно не выполнялись, многие объекты сдавались в эксплуатацию с допущением брака и нарушением существовавших нормативов. Большинство медучреждений размещали во временных зданиях, рассчитанных на период сооружения магистрали. С пуском магистрали в постоянную эксплуатацию и последующим упразднением БАМЖД принадлежавшие железной дороге больни-

цы и поликлиники были расформированы или переданы территориальному здравоохранению.

Параграф 4.3 **«Медицинское обслуживание населения»** посвящен вопросам организации медицинской помощи населению молодых поселений БАМа, особенностям адаптации мигрантов к местным природно-климатическим условиям, анализу изменений в структуре заболеваемости, основным направлениям и специфике деятельности государственных и ведомственных лечебных учреждений, проблемам оценки качества оказываемой помощи.

Большая часть строителей оказалась не адаптированной к местным климатическим условиям. При этом период акклиматизации у сибиряков составлял около трех месяцев, а у прибывших из западных районов страны – полтора-два года. Наиболее распространенными в структуре заболеваемости являлись болезни органов дыхания, острозаразные кишечные инфекции, туберкулез, венерические заболевания. Во второй половине 1980-х гг. стала возрастать доля диагнозов, связанных с хроническими и профессиональными заболеваниями, болезнями сердечно-сосудистой системы, органов ЖКТ, новообразованиями. Много сложностей возникло в организации акушерско-гинекологической и педиатрической служб. Медикам не хватало материальных и кадровых ресурсов для выполнения плана диспансерного наблюдения, своевременного проведения вакцинирования, витаминизации и прочих профилактических мероприятий.

Оценка эффективности медобслуживания населения была противоречивой. Медицинская статистика свидетельствовала о динамике снижения общей, младенческой и детской смертности, естественном приросте, увеличении продолжительности жизни. Однако данные соцопросов и архивные документы демонстрируют невысокую степень удовлетворенности населения медицинскими услугами, множество претензий и жалоб на ненадлежащее качество медобслуживания, вызванное проблемами материально-технического характера, недостаточной кадровой обеспеченностью, халатным отношением медиков и низкой культурой обслуживания.

В параграфе 4.4 **«Производственный травматизм и охрана здоровья трудящихся»** проанализированы динамика, структура и факторы травматизма в транспортном строительстве, дана характеристика и оценка эффективности форм и методов охраны труда, показана зависимость основных показателей травматизма от местных условий и особенностей производственной деятельности на

разных этапах строительства. Для начального периода были характерны несчастные случаи, вызванные тяжелым физическим трудом в условиях отсутствия транспортных коммуникаций, незнакомого рельефа и сурового климата, наличия проблем в организации снабжения и быта строителей, несформированностью специализированных служб по охране труда, здравоохранения и профессионального обучения рабочих. На этапе основного строительства первое место заняли такие факторы травматизма, как несоблюдение технологических процессов и пренебрежение техникой безопасности, что связано с форсированием сроков и темпов строительства, халатностью и формализмом руководства строительных предприятий и местных органов управления. Более четко система охраны труда и профилактики травматизма определена на завершающем этапе строительства, когда была осуществлена автоматизация и механизация производственных процессов, улучшен контроль за состоянием рабочих мест, организованы центры профессиональной подготовки и переподготовки по рабочим специальностям, налажена система санаторно-курортного обслуживания строителей.

В главе 5 **«Система образовательных учреждений населенных пунктов БАМа»** освещены вопросы становления и развития сети дошкольных, общеобразовательных и внешкольных учреждений в городах и поселках районов стройки, показаны особенности проектирования, строительства, материально-технического оснащения и кадрового обеспечения отрасли, охарактеризованы основные направления и проанализированы показатели деятельности.

В параграфе 5.1 **«Формирование сети дошкольных образовательных учреждений»** показано, что организация дошкольного образования и воспитания происходила в рамках сетей Минпросвещения, Минтрансстроя и МПС. Несмотря на высокие темпы сооружения детских дошкольных учреждений, охват населения колебался в интервале от 40 до 60%. Чтобы вместить как можно больше детей, администрация детских садов и руководители профсоюзов разрешали уплотнять группы за счет отказа от спальных комнат и прочих помещений, нередко нарушая действовавшие в стране нормы и регламенты. Надзорные органы обычно игнорировали факты подобных нарушений, так как в условиях стройки сложно было найти альтернативное решение данной проблемы.

Много претензий со стороны родителей вызывали условия пребывания детей в дошкольных учреждениях, недостаточное внима-

ние к воспитанникам медицинских работников, перебои в снабжении продуктами питания, однообразный рацион, недостаток игрушек. Само содержание программ воспитания было унифицированным в масштабах всей страны и не вызывало дискуссий в местных сообществах.

Параграф 5.2 **«Развитие общеобразовательных школ новых поселений»** включает подробный анализ формирования государственной и ведомственной сети начальных, восьмилетних и средних общеобразовательных школ, а также вечерних и заочных школ рабочей молодежи. Архивные документы позволяют выделить четыре типа бамовских школ: существовавшие до БАМа школы, которые благодаря стройке в разной степени смогли укрепить свою материально-техническую базу; школы, возникшие вместе с БАМом, обычно размещаемые во времянках, в связи с окончанием строительства упраздненные или переведенные в постоянные здания; школы в капитальном исполнении для территориальной сети образования; школы в капитальном исполнении, находящиеся в ведении железной дороги.

Несмотря на материальные и организационные трудности, связанные с со спецификой района нового освоения, бамовские школы превосходили учебные заведения соседних регионов по таким показателям, как политехнизация, внедрение экспериментальных методик обучения и прочие индикаторы диверсификации образования. Успехи школьного образования достигались за счет молодого возраста педагогов, личного энтузиазма прибывавших на стройку людей, культурного обмена между представителями разных регионов, слабого идеологического контроля.

В параграфе 5.3 **«Детские внешкольные учреждения»** исследуется деятельность детских музыкальных школ и школ искусств, домов пионеров, детских спортивных школ, туристических станций. За годы сооружения магистрали в населенных пунктах притрассовой зоны сложилась целостная система начального эстетического образования, кружковой работы и спортивной подготовки детей и подростков. Многие проблемы, с которыми столкнулись внешкольные учреждения, возникли из-за отсутствия координации и преемственности в работе курировавших данные заведения министерств и ведомств, слабой материально-технической базы, недостатка квалифицированных кадров, высокой степени мобильности обучавшихся.

Содержание **главы 6 «Культура и досуг в городах и поселках БАМа»** охватывает вопросы развертывания сети культурно-просветительских и досуговых учреждений, их оснащения и специфики деятельности в районах нового освоения.

В параграфе 6.1 **«Строительство, материально-техническое и кадровое обеспечение учреждений культуры»** рассмотрены различия в формировании территориальной и профсоюзной систем учреждений культуры, их материальном обеспечении и кадровой укомплектованности. Строительство учреждений культуры осуществлялось ускоренными темпами одновременно с прокладкой железной дороги. Основными показателями являлись количество и вместимость построенных зданий, при этом их качеству строительные организации уделяли недостаточно внимания. Большая часть клубов, библиотек, музеев располагалась во временных приспособленных зданиях, построенных с многочисленными нарушениями и нуждавшихся в частых ремонтах. Архивные источники содержат сведения о недостатке мебели, техники, инвентаря. Во многом снабжение зависело от возможностей базовых предприятий, закрепленных за каждым культурным объектом, а также энтузиазма и инициативности отдельных руководителей.

Параграф 6.2 **«Основные направления клубной работы в новых поселениях. Народные театры»** содержит характеристику деятельности домов культуры, клубов, агитбригад, самодеятельных коллективов и любительских театральных объединений. В условиях отсутствия в новых поселениях культурных традиций приоритетным становилось развитие самодеятельного и любительского творчества, а также различные формы выездного обслуживания коллективами развитых культурных центров других регионов страны.

В контексте идеологического проекта ударной комсомольской стройки масштабным мероприятиям с привлечением столичных культурных ресурсов уделялось значительное внимание. Вместе с тем после укладки «золотого звена» интерес государства и общественности к БАМу резко снизился, что актуализировало переход к стационарным формам культурно-просветительской и культурно-массовой работы. Данный переход базировался на локальном опыте культурного обслуживания населения, который отличался в зависимости от условий и особенностей социально-экономического развития отдельных поселений. Одновременно начались процессы демократизации и коммерциализации деятельности учреждений культуры.

В параграфе 6.3 **«Библиотеки и музеи в культурном пространстве населенных пунктов БАМа»** выявлены и описаны особенности создания и функционирования библиотечных и музейных учреждений, показана их роль в культурно-просветительской работе и организации досуга местных жителей. В условиях масштабной стройки и пионерного освоения незаселенных территорий библиотеки и музеи выполняли различные культурно-досуговые функции, частично компенсируя недостаток других социально-культурных учреждений в зоне стройки. Из-за слабого партийно-государственного контроля над их деятельностью они пользовались самостоятельностью в выборе форм и определении содержания культурно-массовой работы. Многие новые формы работы внедряли раньше, чем в других регионах страны. Данный опыт был аккумулирован и успешно использован в постсоветский период развития районов БАМа, когда с завершением всесоюзной комсомольской стройки и распадом Советского государства население региона столкнулось с системным социально-экономическим и культурным кризисом и необходимостью поиска новых форм работы.

В **заключении** подводятся основные итоги работы. Формирование населенных пунктов зоны БАМа представляет собой сложный исторический процесс, уникальный по своим территориальным и временным границам и не имевший в тот момент аналогов в мировой и отечественной градостроительной практике.

Общие принципы организации строительства магистрали были отражены в постановлении о строительстве БАМа, проекте организации строительства и других документах. Возведение временных поселков возлагалось на тресты ГлавБАМстроя, однако фактически осуществлялось всеми министерствами и ведомствами, занятыми в проекте. Стационарные поселки застраивались предприятиями шефских республик, краев и областей, работавших на субподрядных условиях.

Проектирование населенных пунктов осуществлялось одновременно с научно-изыскательной работой, оценкой местных экономико-географических ресурсов, а также плановой и внеплановой застройкой поселений. Строительные организации были ограничены в ресурсах и сроках, вынуждены принимать решения исходя из особенностей конкретной ситуации, что влекло за собой корректировки проектно-сметной документации, перерасход финансовых средств, удорожание себестоимости объектов, увеличение объемов стихий-

ного индивидуального строительства и возникновение обособленных ведомственных микрорайонов. Застройка характеризовалась отсутствием планировочной целостности, территориальной протяженностью, ведомственной разобщенностью. Динамика возведения новых населенных пунктов обусловливалась спецификой реализации транспортного проекта и протекала волнообразно по мере продвижения укладки основного пути. Социальная среда новых населенных пунктов формировалась под воздействием интенсивных миграционных потоков, среди которых преобладали стихийные формы.

В структуре жилого фонда доминировало инвентарное жилье Минтрансстроя и самостоятельно возведенное мигрантами индивидуальное жилье. Временные поселения БАМа характеризовались более высокой степенью благоустройства, чем населенные пункты прежних сибирских строек. В ходе многочисленных реконструкций временное жилье постепенно приобретало черты постоянного, что явилось причиной сохранения данного сегмента в структуре жилого фонда притрассовых поселений вплоть до настоящего времени.

Формирование капитального жилого фонда осуществлялось в рамках шефской помощи, которая была призвана оптимизировать расходную часть строительной программы БАМа за счет межрегионального перераспределения материальных и трудовых ресурсов. На практике данный подход оказался убыточным, что приводило к повсеместному отставанию от планов ввода жилья, частым пересмотрам проектов и снижению плановых показателей. Жилой фонд постоянных поселков возводился без необходимого инженерного обеспечения и подключался к временным коммунальным сетям. В совокупности специфика формирования инвентарного и стационарного жилого фонда обусловила появление особых режимов распределения жилья и практик жилищной мобильности. Для создания централизованных коммунальных систем и служб по благоустройству необходимо было передать инвентарное жилье Минтрансстроя на местный бюджет, ликвидировать ветхий и аварийный жилищный фонд и переселить проживающих в нем граждан.

Практическая реализация проекта комплексного социально-экономического освоения новых территорий ограничилась организацией ряда угледобывающих и лесопромышленных предприятий, носивших очаговый локальный характер и не создававших градообразующую основу населенных пунктов. Сельское хозяйство региона

развивалось за счет крупных капиталовложений, которые прекратились в связи с завершением строительных работ. Система рабочего снабжения также носила временный характер, поскольку базировалась на перераспределении ресурсов из других регионов страны. В результате после окончания стройки железная дорога стала главным жизнеобеспечивающим фактором большинства притрассовых поселений. В условиях переходного периода БАМЖД оказалась экономически нерентабельной и была расформирована, что повлекло за собой сокращение сети подведомственных предприятий, свертывание баз строительной индустрии и проектов по разработке месторождений полезных ископаемых.

Санитарно-гигиеническая обстановка новых поселений оставалась неблагополучной на протяжении всего рассматриваемого периода. Для компенсации негативных последствий такой ситуации в сжатые сроки была сформирована широкая сеть медицинских учреждений территориального и ведомственного здравоохранения со специализированным коечным фондом, современным диагностическим и лечебным оборудованием. Система медицинского обслуживания базировалась на сочетании территориального и ведомственного принципов. В процессе инкорпорации динамично развивающегося ведомственного сектора в менее развитую территориальную систему произошло резкое возрастание нагрузки на местные бюджеты, материально-техническую и кадровую базу здравоохранения, что привело к сокращению сети медицинских учреждений.

Система образовательных учреждений формировалась в рамках территориальной и ведомственной систем, но методически координировалась Министерством просвещения РСФСР. Динамика становления и развития учебных и воспитательных заведений характеризовалась положительным ростом, который отличался особенной интенсивностью в течение первого десятилетия сооружения магистрали. Избыточность населения и подвижность кадрового состава и контингента учащихся, вызванная мобильностью транспортных строителей, создавали объективные трудности в расчете потребности населения в мощностях учебных заведений. Это приводило к перегруженности образовательных организаций, кадровому дефициту, недостатку помещений и оборудования. Тем не менее учебные и воспитательные заведения притрассовых поселений демонстрировали определенные успехи по таким показателям диверсификации образовательного процесса, как политехнизация, внедрение

инновационных методик обучения и воспитания, организация внеклассной и внешкольной работы. Значительные успехи в развитии образовательных учреждений были связаны с реализацией строительного проекта. После завершения комсомольской стройки перспективы загрузить рассчитанные на значительный контингент учащихся новые детсады и школы оказались недостижимыми, что привело к передаче данных объектов в муниципальное ведение.

Благодаря наличию культурно-просветительских организаций территориального и профсоюзного ведомств охват населения культурно-массовой работой в городах и поселках БАМа был выше, чем в других областях Сибири и Дальнего Востока. В условиях района нового освоения большое значение имели выездные формы культурного обслуживания населения, а также развитие художественной самодеятельности. Учреждения культуры выполняли различные функции, компенсируя неудовлетворительные жилищно-бытовые условия, недостаток детских, образовательных, спортивных и прочих социальных учреждений в зоне стройки.

На завершающем этапе строительства в культурной политике приоритетными стали стационарные формы работы, что актуализировало проблемы материального и кадрового обеспечения отрасли. Данный процесс совпал с окончанием строительных работ и сокращением контингента строителей, что обусловило свертывание профсоюзной сети учреждений культуры и их передачу в территориальное ведение. Одновременно в сфере культуры появлялись новые тенденции, вызванные реформами перестройки, которые были направлены на демократизацию и коммерциализацию культурно-просветительской и культурно-массовой работы.

Таким образом, изучение исторического опыта формирования и развития населенных пунктов зоны БАМа позволило выявить общие тенденции и специфические черты процесса градопроектирования и градостроительства в регионе, связанные с особенностями организации и осуществления масштабного транспортного проекта.

Образование населенных пунктов БАМа происходило в сложных условиях района нового освоения, было подчинено целям и задачам транспортного строительства и осуществлялось форсированными темпами в предельно сжатые сроки. Большинство новых поселений возникло на недостаточно разработанной научно-изыскательной основе, не было необходимого проектного обеспечения. Сочетание плановой и стихийной застройки приводило к

формированию дискретной пространственной структуры поселений, опосредованной деятельностью различных министерств и ведомств, на которую накладывался сформированный разнонаправленными темпоральными интенциями культурный ландшафт. В результате социокультурное пространство притрассовых городов и поселков представляло собой симбиотическое сочетание временных, полувременных и постоянных сегментов со слабо дифференцируемыми границами между ними.

Завершение строительного проекта и реформирование транспортной отрасли в России привело к переходу населенных пунктов БАМа из ведомственно-отраслевой в территориальную систему управления, что вызвало ломку градообразующих и градообслуживающих структур. Однако укоренившиеся с советских времен институты смогли адаптироваться к изменениям. Накопленный за годы комсомольской стройки социальный опыт стал основой солидарности и консолидации местных сообществ, проявившихся в консервации бамовской идентичности. С одной стороны, этот опыт выступает основным ресурсом, поддерживающим жизнедеятельность рассматриваемых поселений в современных условиях. С другой – его сохранение препятствует процессам диверсификации сложившихся монопрофильных структур городов и поселков БАМа, что может быть предметом дальнейших исследований.

Основные положения диссертации изложены в следующих **публикациях**:

*Статьи, опубликованные в изданиях перечня ВАК*

1. Байкалов Н. С. Стратегии выживания строителей БАМа на современном этапе / Н. С. Байкалов // Вестник Бурятского государственного университета. Сер. История. – 2011. – № 7. – С. 97-101.

2. Байкалов Н. С. Жилищное строительство в поселках бурятского участка БАМа: проблемы и решения / Н. С. Байкалов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2011. – № 8. – Ч. 2. – С. 24-27.

3. Байкалов Н. С. Последняя стройка коммунизма: дискуссионные проблемы истории БАМа / Н. С. Байкалов // Преподавание истории в школе. – 2013. – № 6. – С. 35-41.

4. Байкалов Н. С. «Золотой век» БАМа: проблемы советского

мифотворчества / Н. С. Байкалов // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – Вып. 7. – С. 190-195.

5. Байкалов Н. С. Временные жилища в повседневной жизни строителей Байкало-Амурской магистрали / Н. С. Байкалов // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – Вып. 7(1). – С. 66-73.

6. Байкалов Н. С. Советская жилищная политика в районах нового освоения: опыт БАМа / Н. С. Байкалов // Власть. – 2016. – № 8. – С. 164-168.

7. Байкалов Н. С. Зарубежная историография советского БАМа: тематические доминанты и ключевые сюжеты / Н. С. Байкалов // Гуманитарный вектор. – 2018. – Т. 13, № 4. – С. 62-69.

8. Байкалов Н. С. Переселение из ветхого и аварийного жилья в районах БАМа: причины, проблемы, решения / Н. С. Байкалов // Власть. – 2018. – № 5. – С. 91-97.

9. Байкалов Н. С. Формирование городского населения Бурятии: опыт районов строительства БАМ (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов, О. А. Убеева // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2018. – № 2(32). – С. 96-102.

10. Байкалов Н. С. Жилищное строительство в Бурятии в позднесоветский период: опыт БАМа / Н. С. Байкалов, А. Л. Тихонов // Гуманитарные и социально-экономические науки. – 2018. – № 4. – С. 112-117.

11. Байкалов Н. С. Городское население северных районов Бурятии в позднесоветский период / Н. С. Байкалов, О. А. Убеева // Общество: философия, история, культура. – 2018. – № 12. – С. 130-135.

12. Байкалов Н. С. Строительный комплекс позднесоветской Бурятии: проблемы, достижения, перспективы (на материалах районов БАМа) / Н. С. Байкалов, А. Л. Тихонов // Вестник Московского городского педагогического университета. Сер. Исторические науки. – 2018. – № 4(32). – С. 48-57.

13. Байкалов Н. С. Годонимы в социокультурном пространстве городских поселений Байкало-Амурской железнодорожной магистрали / Н. С. Байкалов, А. И. Поплевина // Манускрипт. – 2019. – № 1. – С. 19-23.

14. Байкалов Н. С. Санитарное состояние населенных пунктов районов строительства БАМа (1970–1980-е) / Н. С. Байкалов // Исторический журнал: научные исследования. – 2020. – № 3. – С. 20-32.

15. Байкалов Н. С. Жилищно-коммунальное хозяйство городских поселений районов БАМа (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов, И. В. Ефремов // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2020. – № 3. – С. 63-70.

16. Байкалов Н. С. Школы рабочей молодежи в районах строительства БАМа: особенности возникновения и развития (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // Проблемы социально-экономического развития Сибири. – 2021. – № 2(44). – С. 81-87.

17. Байкалов Н. С. Особенности внешнего благоустройства новых городов Бурятии в 1950–1980-е гг. / Н. С. Байкалов, Ж. Ж. Цырендашиев // Власть. – 2021. – Т. 29, № 3. – С. 128-133.

18. Байкалов Н. С. Библиотечное обслуживание населения районов строительства БАМа (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // Библиотековедение. – 2021. – Т. 70, № 4. – С. 424-435.

19. Байкалов Н. С. Память о БАМе в нарративах участников всесоюзной комсомольской стройки / Н. С. Байкалов // Преподавание истории в школе. – 2021. – № 8. – С. 13-20.

20. Байкалов Н. С. Формирование сети предприятий торговли и общественного питания в районах строительства БАМ (1974–1989) / Н. С. Байкалов // Вестник Московского городского педагогического университета. Сер. Исторические науки. – 2021. – № 3(43). – С. 40-56.

*Статьи, опубликованные в изданиях, индексируемых в международных базах Scopus и Web of Science*

21. Байкалов Н. С. «Обживая стройку века»: пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // Новейшая история России. – 2018. – Т. 8, № 4. – С. 998-1016.

22. Байкалов Н. С. Производственный травматизм и охрана труда при строительстве западного участка БАМа (1970–1980-е годы) / Н. С. Байкалов // Научный диалог. – 2019. – № 8. – С. 226-242.

23. Байкалов Н. С. «Заповедник советской власти»: производственная повседневность в нарративной памяти строителей БАМа / Н. С. Байкалов // Вестник Томского государственного университета. – 2020. – № 453. – С. 124-134.

24. Baikalov N. Informal transportation and social embedding of the railroad: the case of okurki on the Baikal-Amur Mainline / N. Baikalov,

V. Kuklina // Eurasian Geography and Economics. – 2021. – Vol. 62. – P. 1-26.

25. Baikalov N. S. Formation of the public health and medical service system in the Baikal-Amur Mainline regions (the 1970–1980s) / N. Baikalov // History of Medicine. – 2021. – № 7(1). – P. 23-32.

26. Baikalov N. S. BAM and BAMers: peculiarities of identity formation / N. Baikalov // Facing Challenges of Identification: New Approaches to Identities of Buryats and Their Neighbor Peoples / ed. Kamil M. Wielecki, Ivan Peshkov. – Warsaw : Faculty of "Artes Liberales" University of Warsaw, 2020. – P. 227-254.

27. Байкалов Н. С. Система бытового обслуживания населения районов строительства западного участка БАМа (1974–1989) / Н. С. Байкалов // Научный диалог. – 2021. – № 9. – С. 257-277.

28. Байкалов Н. С. На БАМе было все! Торговое обслуживание участников Всесоюзной комсомольской стройки / Н. С. Байкалов // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер. История России. – 2022. – Т. 21, № 1. – С. 83-94.

*Монографии*

29. Байкалов Н. С. Формирование социальной инфраструктуры поселений бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.) / Н. С. Байкалов. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2007. – 198 с. – ISBN 978-5-9793-0005-4.

30. Социальные эффекты развития горнорудной отрасли трансграничных регионов (на материале России, Монголии, Китая) / И. Г. Актамов, Т. Б. Бадмацыренов, Н. С. Байкалов и др. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2017. – С. 24-46. – ISBN 978-5-9793-0986-6.

31. Байкалов Н. С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации: монография / Н. С. Байкалов. – Улан-Удэ : Изд-во Вост.-Сиб. гос. ун-та техн-й и упр-ния, 2021. – 232 с. – ISBN 978-5-907331-70-9.

*Работы, опубликованные в других научных изданиях*

32. Байкалов Н. С. Северобайкальск: проблемы моногорода и пути развития / Н. С. Байкалов // Потенциал молодежи – развитию территорий : материалы всероссийской научно-практической кон-

ференции Байкальского международного экономического форума. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2012. – С. 154-159.

33. Байкалов Н. С. Формирование городского населения районов строительства БАМа / Н. С. Байкалов // Развитие городских поселений Байкальской Азии : материалы III Межрегиональной научно-практической конференции, посвященной 345-летию Улан-Удэ. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2012. – С. 154-161.

34. Байкалов Н. С. Историография строительства БАМа в Бурятии: основные этапы, особенности / Н. С. Байкалов // Прибайкалье в микроисторическом срезе : методология и проблемы (Егуновские чтения – V). – Иркутск : Оттиск, 2013. – С. 12-19.

35. Байкалов Н. С. Урбанизация Сибири и проблема моногородов / Н. С. Байкалов // Встреча на Байкале : бремя прошлого, вызовы будущего / отв. ред. А. А. Базаров, Я. Кеневич. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2014. – С. 129-142.

36. Байкалов Н. С. БАМ и северные районы Бурятии: социальные эффекты и стратегии развития / Н. С. Байкалов // Бурятия на перекрестке культур (VI Егуновские чтения) : материалы всероссийской научно-практической конференции. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2015. – С. 58-64.

37. Байкалов Н. С. Программы переселения из ветхого и аварийного жилья в зоне бурятского участка БАМа / Н. С. Байкалов // Россия и монгольский мир: вектор на сближение (Егуновские чтения – VII) : сборник статей международной научно-практической конференции в рамках XII Международного фестиваля «Алтаргана» / отв. ред. Н. С. Байкалов. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2017. – С. 67-73.

38. Байкалов Н. С. Между модернизацией и рекреацией: основные сценарии развития городских поселений постсоветского БАМа / Н. С. Байкалов // Январские исторические чтения, посвященные памяти Ю. П. Шагдурова : материалы международной научно-практической конференции / науч. ред. Н. С. Байкалов. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2017. – С. 49-54.

39. Байкалов Н. С. Образ БАМа в зарубежной историографии (на материалах работ К. Уарда) / Н. С. Байкалов // Тармахановские чтения – 1: российская революция 1917 г. : материалы всероссийской научной конференции. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2017. – С. 318-323.

40. Байкалов Н. С. Проблемы формирования региональной

идентичности населения районов БАМа / Н. С. Байкалов // Современное развитие регионов России: политические, социальные и экономические аспекты : материалы V Всероссийской научно-практической конференции. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2017. – С. 12-20.

41. Байкалов Н. С. Строители Казахстана на сооружении Байкало-Амурской магистрали / Н. С. Байкалов // Гылым жане білім – казіргі жагдайдагы когам дамуынын манызды факторы : IV халыкаралык гылыми-практикалык конференциясынын материалдары. – Караганды : «Кент» баспасы LTD баспахана «Досжан» ЖШС, 2017. – В. 206-207.

42. Байкалов Н. С. Между БАМом и Байкалом: эволюция образа города Северобайкальска / Н. С. Байкалов // Траектории познания природы и взаимопонимания : материалы французско-российской школы на Байкале / отв. ред. А. Д. Карнышев, В. А. Решетников. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2017. – С. 165-175.

43. Байкалов Н. С. История БАМа по документам Государственного архива Республики Бурятия / Н. С. Байкалов // Архивы в истории. История в архивах / науч. ред. Б. Ц. Жалсанова. – Иркутск : Оттиск, 2018. – С. 179-188.

44. Байкалов Н. С. Северобайкальск: в поисках новой городской идентичности / Н. С. Байкалов // Лига БАМа: проблемы экономики, транспорта, социальной истории, мировоззрения и культуры : материалы V Межрегиональной научно-практической конференции. – Тында : Изд-во ДВГУПС; Волгоград, 2018. – С. 17-27.

45. Байкалов Н. С. Музеи в культурном пространстве городских поселений БАМ / Н. С. Байкалов // Вестник Бурятского научного центра СО РАН. – 2019. – № 4. – С. 193-199.

46. Байкалов Н. С. Повседневная история Байкало-Амурской магистрали в письмах строителей (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // История повседневности и образ жизни россиян в XIX–XXI вв. : материалы всероссийской научно-практической конференции, посвященной 80-летию Шадр. гос. пед. ун-та / ред. Н. Ф. Чипинова, С. А. Парфенова, Е. А. Бурлакова. – Шадринск : Изд-во ШГПУ, 2019. – С. 194-200.

47. Байкалов Н. С. Деятельность комсомольских штабов на строительстве БАМа (1974–1989 гг.) / Н. С. Байкалов // Историческое наследие и современность : материалы научно-практической конференции, семинаров и круглых столов, посвященных 100-

летию великой Октябрьской социалистической революции, Красной Армии и Военно-Морского флота, ВЛКСМ, 200-летию К. Маркса и 95-летию Бурят-Монгольской АССР / редкол. Л. А. Зайцева, А. С. Баинов, А. В. Тиваненко. – Улан-Удэ : Изд-во БГСХА, 2019. – С. 170-177.

48. Байкалов Н. С. Повседневная история БАМа в дневниках участников ударной комсомольской стройки / Н. С. Байкалов // Реформы в повседневной жизни населения России: история и современность : материалы международной научной конференции / отв. ред. В. А. Веременко, В. Н. Шайдуров. – Санкт-Петербург : Изд-во ЛГУ им. А. С. Пушкина, 2020. – Т. 3. – С. 341-346.

49. Байкалов Н. С. Всесоюзное шефство над возведением поселков железнодорожников в зоне Байкало-Амурской магистрали (на материалах ССМП «КазахБАМстрой») / Н. С. Байкалов // «Ғылым және білім – қазіргі жағдайдағы қоғам дамуының маңызды факторы» VIII Халықаралық ғылыми-практикалық конференциясының материалдары. – Қарағанды : «Кент – LTD» баспасы, ЖШС «Досжан» баспаханасы, 2021. – В. 252-255.

50. Байкалов Н. С. Особенности проектирования населенных пунктов районов строительства БАМа (1970–1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // Банзаровские чтения : материалы международной научной конференции, посвященной 200-летию со дня рождения Д. Банзарова и 92-летию БГПИ-БГУ / науч. ред. В. В. Номогоева, отв. ред. О. Н. Полянская. – Улан-Удэ : Изд-во Бурят. гос. ун-та, 2022. – С. 155-159.