

УДК 332.145

З.Б.-Д. Дондоков

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, Улан-Удэ, email: dzorikto@mail.ru

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ И РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ СЕВЕРА БУРЯТИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, Бурятия, строительство, зона хозяйственного освоения, месторождение, капитальные вложения, горно-обогатительный комбинат, население

Статья посвящена исследованию опыта и перспективных направлений хозяйственного освоения северных районов Бурятии, прилегающих к Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Показаны основные характеристики строительства железной дороги на территории Бурятской АССР. Проведен анализ основных объектов капитального строительства в составе Северо-Байкальского территориально-производственного комплекса. Выявлены общие причины неудачи в реализации проектов, включая недостаток плановых документов, определяющих порядок и механизм управления участниками хозяйственного освоения территории, отставание графика строительства железной дороги. Определены факторы, оказавшие негативное влияние на создание крупнейших предприятий на бурятском участке БАМ: Мокской гидроэлектростанции, Холоднинского и Молодежного горно-обогатительных комбинатов. Проведен анализ динамики численности жителей северных районов Бурятии, описаны основные причины массового оттока населения из них. Показаны основные перспективные направления экономического развития территории, прилегающей к бурятскому участку магистрали.

Z.B.-D. Dondokov

Federal State Budgetary Institution of Science Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Ulan-Ude, email: dzorikto@mail.ru

BAIKAL-AMUR RAILWAY AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF NORTHERN BURYATIA: HISTORICAL EXPERIENCE AND PROSPECTS

Keywords: Baikal-Amur Railway, Buryatia, construction, economic development zone, mineral deposit, capital investments, mining and processing plant, population.

The article is devoted to the study of the experience and promising areas of economic development of the northern regions of Buryatia adjacent to the Baikal-Amur Railway. The main characteristics of the railway construction on the territory of the Buryat ASSR are shown. The analysis of the main capital construction projects as part of the North Baikal territorial-production complex is carried out. Common reasons for the failure to implement projects are identified, including the lack of planning documents defining the procedure and mechanism for managing the participants in the economic development of the territory, and the delay in the railway construction schedule. The factors that had a negative impact on the creation of the largest enterprises on the Buryat section of the Baikal-Amur Railway are determined: the Mokskaya hydroelectric power station, the Kholodninsky and Molodezhny mining and processing plants. The analysis of the population dynamics of the northern regions of Buryatia is carried out, the main reasons for the mass outflow of population from them are described. The main promising areas of economic development of the territory adjacent to the Buryat section of the highway are shown.

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) стало последним масштабным проектом, реализованным на Востоке СССР [1]. Целью этой масштабной стройки являлось развитие производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока и обеспечение возрастающих перевозок грузов в этих районах [2]. Помимо возведения магистрали предполагалось освоение природ-

ных ресурсов прилегающей к ней территории путем строительства предприятий по добыче и переработке полезных ископаемых, металлургии, лесозаготовки и лесопереработки, других отраслей экономики, а также объектов производственной и социальной инфраструктуры. В качестве основных потребителей продукции, выпускаемой в зоне БАМ, рассматривались в основном зарубежные страны.

Объекты исследования

Бурятский участок БАМ, составляющий 524 км из 3143 км магистрали, проходит по северу республики. До начала строительства железной дороги северные районы Бурятии (Северо-Байкальский и Баунтовский) были малонаселенными и слабо освоенными в хозяйственном отношении. Численность населения по результатам переписи 1970 г. насчитывала 11638 человек в Баунтовском районе и 5824 человека в Северо-Байкальском районе, что составило 2,15% от общего количества жителей Бурятской АССР [3]. Основными видами деятельности были охотничий промысел, животноводство, в т.ч. оленеводство, а также рыболовство (Северо-Байкальский район) и золотодобыча (Баунтовский район).

С началом строительства БАМ в северных районах Бурятии произошли коренные изменения. Помимо возведения железнодорожной дороги потребовалось создание вспомогательных производств, включая транспортные, строительные и ремонтные подразделения. Одновременно со строительством магистрали в условиях необжитой таежной территории создавались населенные пункты с объектами социальной инфраструктуры. Вновь прибывшие получали от государства денежное пособие на обустройство в размере двух окладов и компенсацию за проезд к месту работы всем членам семьи. Численность работающих на бурятском участке магистрали быстро возрастала: с 1568 человек в конце 1974 г. до 9738 человек в 1977 г. [4]. В 1984 г. только в тресте «Нижнеангарсктрансстрой» работало 34 тыс. строителей [5].

Резкий приток населения в зоне БАМ привел к отставанию в развитии социальной инфраструктуры, включая жилье, коммунальные объекты, предприятия торговли и бытового обслуживания. Многие строители проживали во временном жилье – в вагончиках и щитовых домах без фундамента и какого-либо благоустройства. Сложные условия жизни компенсировались высокой заработной платой, привилегированным снабжением продовольствием и промышленными товарами, а также возможностью приобрести легковые автомобили по целевым чекам, что было

особенно заметно на фоне тотального дефицита в стране.

Результаты и обсуждение

В плановых документах было намечено хозяйственное освоение прилегающих к БАМу территорий, включая Бурятскую АССР. Госпланом РСФСР была принята схема территориально-производственного районирования зоны БАМа. Было выделено 6 территориально-производственных комплексов (ТПК) и 5 промышленных узлов с указанием предполагаемой специализации [6]. На бурятском участке БАМа предполагалось создать Северо-Байкальский ТПК (Северо-Байкальский и Баунтовский районы), включающий предприятия по добыче и первичной обработке полезных ископаемых. К перспективным месторождениям были отнесены: Холдинское полиметаллическое, Молодёжное асбестовое, Ирокиндинское золотосное, Сыннырское боксито-калийное, Чайское медно-никелевое, Чулбонское кварцевое, Моховое оловянное [7].

В начале 1980-х годов был подготовлен проект целевой комплексной программы (далее – Программа) хозяйственного освоения зоны БАМ [8]. Предполагалось, что объем товарной продукции, производимой на предприятиях Северо-Байкальского ТПК возрастет с 29,276 млн. руб. в 1980 г. до 268,925 млн. руб. в 2000 г., а доля продукции ТПК в общем объеме по зоне БАМ увеличится с 1,4% в 1980 г. до 3,9% в 2000 г. Планировался значительный рост капитальных вложений в промышленность и непромышленную сферу (табл. 1), которые были сопоставимы с величиной расходов государственного бюджета Бурятской АССР в 1980 г., направленных на народное хозяйство и социально-культурные мероприятия и науку – 45,4 млн. руб. и 140,9 млн. руб. соответственно [9]. При этом плановые значения объема геологоразведочных работ по пятилетним периодам возрастали незначительно. В условиях малой изученности месторождений полезных ископаемых недофинансирование геологоразведки стало основной причиной отставания в реализации проектов по строительству предприятий горно-рудной промышленности.

Таблица 1

Показатели развития Северо-Байкальского ТПК

Показатели	1981-1985 гг.	1986-1990 гг.	1991-1995 гг.	1996-2000 гг.
Прирост товарной продукции, млн. руб.	-1,6	19,2	27,4	194,4
Капитальные вложения в промышленность, млн. руб.	9,9	157,7	534,0	1168,8
Капитальные вложения в непроизводственную сферу, млн. руб.	57,1	195,5	303,2	481,6
Объем геологоразведочных работ за счет госбюджета, млн. руб.	62,4	67,4	69,8	74,9

Таблица 2

Важнейшие объекты капитального строительства на бурятском участке зоны БАМ

Наименование объекта	Годы строительства	Лимит госкапвложений, млн. руб.	Строительно-монтажные работы, млн. руб.	Ввод мощностей
Мокская ГЭС	1993-2002	1264	985	2000 мВт электроэнергии
Рудник «Ирокинда»	1985-1992	24,7	15,3	
Холоднинский ГОК	1995-2003	470	320	
Витимский ЛПХ	1986-1991	12,6	8,4	550 тыс. м ³
Молодежный ГОК	1989-2000	487	316,6	325 тыс. м ³ асбеста
Завод силикатного кирпича, г. Нижнеангарск	1996-1998	25	17	70 млн. шт. условного кирпича
Завод железобетонных конструкций, г. Нижнеангарск	1986-1989	18	12,6	100 тыс. м ³
Завод крупного панельного домостроения, г. Нижнеангарск	1986-1989	12	18	80 тыс. м ³
Хлебозавод, г. Северо-Байкальск	1987-1989	5	3,5	46 т/сутки хлеба/бул. изделий, 500 тыс. дал безалк. напитков
Молодежный мясо-молочный комбинат	1991-1995	6	-	3 т/см. колб. изделий, 10 ц/см. мол. продукции
Притрассовая автодорога Северо-Байкальск – Уоян	1986-2000	75,7	60	189 км

Крупнейшим объектом капитально-го строительства на бурятском участке БАМа была Мокская гидроэлектростанция на реке Витим (табл. 2). К 2000 г. предполагалось ввести в строй первые энергоблоки ГЭС и выйти на производство электроэнергии в объеме 5000 млн. кВт.ч. Появление

нового источника генерации позволило бы удовлетворить потребности в электроэнергии Байкало-Амурской магистрали, а также вновь создаваемых крупных промышленных предприятий в прилегающих к ней территориях Бурятской АССР, Иркутской и Читинской областей.

Одним из приоритетных объектов строительства на севере Бурятии был рудник Ирокинда. На нем предполагалось организовать добычу золота подземным способом. На бурятском участке БАМа планировалось увеличить вывоз древесины с 319 тыс. м³ в 1980 г. до 930 тыс. м³ в 2000 г., а производство пиломатериалов соответственно с 1973,5 тыс. м³ до 2912,3 тыс. м³. В качестве базового предприятия по заготовке древесины рассматривался Витимский леспромхоз (ЛПХ), специализирующийся на использовании лесных ресурсов в зоне предполагаемого водохранилища Мокской ГЭС.

Значительные средства предполагалось выделить на строительство Молодежного горно-обогательного комбината (ГОК), создаваемого в целях освоения уникального по высокому содержанию текстильных сортов волокна месторождения асбеста. Город Нижнеангарск рассматривался как база производства строительных материалов на бурятском участке БАМа. Предполагалось создание 3-х заводов по производству: силикатного кирпича, железобетонных конструкций и панелей крупных габаритов. Для обеспечения увеличивающихся потребностей населения планировалось строительство предприятий пищевой промышленности. Строительство притрассовой автодороги Северо-Байкальск – Уоян позволило бы повысить эффективность работы транспортной системы в зоне хозяйственного освоения БАМ.

Суммарный объем государственных капитальных вложений по проекту программы на бурятском участке БАМа составил 2425 млн. руб. На строительномонтажные работы было запланировано выделить 1773,4 млн. руб. Ожидаемая численность рабочих и служащих человек на вновь создаваемых предприятиях должна была составить около 7 тыс. человек, в т.ч. на Холоднинском ГОК – 3050 человек и на Молодежном ГОК – 1300 человек.

Вместе с тем намеченные планы по ряду причин остались не реализованными. Во-первых, не была принята как Программа, так и постановления руководящих органов СССР об освоении зоны БАМа. Следствием

отсутствия эффективного механизма управления стала несогласованность деятельности министерств, ведомств и организаций, участвовавших в реализации мероприятий по освоению территории, прилегающей к железно-дорожной магистрали.

В целом, как отмечает Н.С. Байкалов, произошел «постепенный отказ от комплексного территориально-производственного подхода к освоению зоны БАМа и возврат к ведомственно-отраслевому планированию» [10]. Некоторые заявленные ТПК, включая Северо-Байкальский, таковыми, по сути, не являлись в силу значительной разбросанности основных промышленных объектов, которые планировалось ввести в строй, и отсутствия единой системы инфраструктуры. Так, например, расстояние по железной дороге от Северобайкальска, вблизи предполагалось разместить Холоднинский горно-обогательный комбинат, до Таксимо – строительной базы Молодежного ГОК, составляет 404 километра. С другой стороны, преобладание ведомственного подхода к хозяйственному освоению зоны БАМ без должного учета интересов региональных и местных органов власти привело к значительным проблемам в сфере создания социально-бытовой инфраструктуры, использования трудовых ресурсов и природоохранной деятельности.

Во-вторых, значительные сложности при реализации намеченных проектов создавало отставание графика строительства БАМ, замедлявшее поставки ресурсов, необходимых для капитального строительства. Кроме того, к началу 1980-х годов экономика СССР стала испытывать значительные проблемы, включая недостаток инвестиционных ресурсов, что затронуло как строительство железной дороги, так и хозяйственное освоение прилегающей к ней территории.

Очередная попытка встроить «бамовские» проекты в действовавшую в СССР систему стратегического планирования оказалась более удачной. В 1987 г. была утверждена «Долговременная государственная программа комплексного развития производительных сил Дальневосточного

экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года» (далее – Долговременная программа) с отдельным разделом по зоне БАМ [11].

На территории, прилегающей к бурятскому участку магистрали, ключевым проектом оставалось строительство Мокской ГЭС на реке Витим мощностью 1000 мВт электроэнергии. Для сооружения плотины гидроэлектростанции предполагалось создание нескольких цементных заводов в районе станции Таксимо, сырьевой базой которых должно было стать Аиктинское месторождение известняка. Помимо Витимского леспромхоза в Долговременную программу были включены мероприятия по организации Муйского леспромхоза и Романовского лесозаготовительного предприятия общей мощностью 700 тыс. м³ древесины в год. Впервые было заявлено о подготовке к производству калийных удобрений с использованием калий-глиноземных руд Сыннырского месторождения. Вместе с тем, сроки завершения строительства некоторых объектов, включая хлебозавод в г. Северобайкальск, были перенесены на несколько лет. В связи необходимостью продолжения геологоразведочных работ с целью расширения минерально-сырьевой базы было отложено строительство Холоднинского горно-обогатительного комбината – ключевого проекта западной части бурятского участка зоны БАМ.

Не вошли в Долговременную программу проекты по организации производства строительных материалов и конструкций в г. Нижнеангарск и строительству Молодежного мясо-молочного комбината. Значительное внимание уделялось расширению минерально-сырьевой базы

В 1989 г. началось строительство подъездных железнодорожных и автомобильных путей от станции Таксимо до проектируемой промплощадки Молодежного ГОК и к карьерному полю месторождения асбеста. В течение 3 лет было построено 19 км подъездных железнодорожных путей, 28 км автомобильных дорог и два путепровода. Начиная с 1993 г. бюджетное финансирование строительства пускового

комплекса асбестового комбината было прекращено. Одна из причин этого – падение спроса на хризотил-асбест со стороны потенциальных покупателей – крупных строительных корпораций западных стран вследствие появления негативных сведений о рисках развития онкологических заболеваний, связанных с наличием вредных веществ в волокнах минерала. Медицинские исследования показали также рост онкологических заболеваний у работников, занятых на добыче и обогащении хризотилового асбеста [12].

Основной причиной прекращения в 1990-е годы реализации большинства проектов в зоне БАМ, в т.ч. и на бурятском участке, стало резкое ухудшение ресурсной ситуации и разрушение институциональной среды, связанное с распадом Советского Союза. Сложившаяся в СССР система стратегического планирования была разрушена, что привело к свертыванию мероприятий Долговременной программы и сокращению государственного финансирования оставшихся инвестиционных проектов. Кроме того, в отношении многих проектов оказались не оправданными ожидания устойчивого спроса на выпускаемую продукцию.

Произошел массовый отток населения, одной из причин которого являлось отсутствие четких перспектив строительства железнодорожной магистрали и хозяйственного освоения прилегающих к ней территорий. Кроме того, значительная часть строителей БАМ и связанных с ней объектов приехала из других союзных республик СССР. В условиях начавшегося «парада суверенитетов» многие из них вернулись домой по разным мотивам, включая прекращение бронирования жилья на родине. Следует отметить, что в 1990 г. общая численность населения, проживавшего в зоне БАМ, на 5 тыс. человек (5,3%) превышала запланированное значение показателя (табл. 3). По проекту Программы количество жителей должно было возрастать, а фактически оно неуклонно сокращалось, составив в 2023 г. 44% от намеченной величины. Аналогичная тенденция наблюдалась и по численности трудоспособного населения.

Таблица 3

Численность населения бурятского участка зоны БАМ, тыс. человек

Наименование муниципального образования	1990 г.		1995 г.		2000 г.		2023 г.	
	всего	трудо-способное	всего	трудо-способное	всего	трудо-способное	всего	трудо-способное
Баунтовский район	13,4	7,4	12,6	7,3	11,4	6,9	8,1	4,7
Муйский район	28,7	19,0	21,8	14,7	18,1	12,4	8,8	5,4
Северо-Байкальский район	26,3	16,8	21,3	16,3	17,8	11,6	10,4	6,0
г. Северобайкальск	30,1	19,2	28,2	18,5	25,6	17,5	24,4	15,2
Итого	98,5	62,4	83,9	56,8	72,9	48,4	51,7	31,3
По проекту Программы	93,5	61,0	99,7	66,0	101,7	67,0	117,4	76,0

После распада Советского Союза предпринимались неоднократные попытки реанимировать хозяйственное освоение зоны БАМ [13]. С целью промышленного развития территорий, прилегающих к магистрали, было создано акционерное общество «Баминвест». В сентябре 1999 г. Государственной Думой был принят закон «Об особых экономических зонах Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», регулирующий применение льготного режима хозяйствующих субъектов. Вместе с тем ожидания жителей зоны БАМ и потенциальных инвесторов не сбылись: закон был отклонен Федеральным Собранием РФ. На многие годы вопросы хозяйственного освоения зоны БАМ были заморожены.

В Бурятии единственным реализованным проектом оказалось строительство рудника «Ирокинда» по добыче золота. С введением новых экологических ограничений в центральной зоне Байкальской природной территории стала невозможным создание Холоднинского ГОК по добыче и переработке полиметаллической руды с последующим производством свинцового и цинкового концентратов. В условиях разобщенности потенциальных инвесторов и отсутствия координации между ними остались не решенными вопросы создания общей инфраструктуры, включая строительство источников генерации электроэнергии. Это стало одной из основных причин замораживания проекта по стро-

ительству Мокской ГЭС, потребителями продукции которой должны были стать железная дорога и промышленные предприятия, создаваемые на базе богатейших месторождений полезных ископаемых – золота (Сухой Лог), меди (Удоканское), железа (Чинейское), угля (Апсатское), асбеста (Молодежное), калия и глинозема (Калюмское), никеля и меди (Чайское).

Ситуация улучшилась в последние годы в связи с российским «поворотом на Восток», включая внешнеэкономическую переориентацию на страны Азии. В настоящее время реализуется 2-й этап модернизации БАМа, в т.ч. строительство второго Северомуйского тоннеля, в котором планируется задействовать 11 тысяч человек. Началось освоение некоторых месторождений полезных ископаемых, включая Калюмное месторождение калийных удобрений и алюминиевого сырья. Развитие севера Бурятии получило значительный импульс в виде реализации мастер-плана развития города Северобайкальск на период до 2030 года с объемом финансирования 29541,5 млн. руб. [14]. В сентябре 2024 г. подписано соглашение о реализации проекта строительства Мокского гидроузла между компанией Эн+ и Правительством Республики Бурятия.

Выводы

Строительство БАМ и создаваемых в его зоне предприятий привело к значительным изменениям в северных рай-

онах Бурятии. Вместе с тем многие заявленные проекты не были реализованы по различным причинам, включая отсутствие эффективного механизма управления хозяйственным освоением территории, отставание от графика строительства магистрали. Распад СССР, сокращение государственного финансирования и неустойчивость спроса на минеральное сырье на внешнем рынке привели обострению проблем строительства новых предприятий на бурятском участке БАМ. Новые возможности развития

северных районов Республики Бурятия появляются в условиях поворота России на Восток.

Благодарности

Статья подготовлена в рамках государственного задания №121030500092-7 (проект «Разработка методологии обоснования направленной стратегического развития депрессивного региона в условиях эколого-экономических ограничений»).

Библиографический список

1. Байкалов Н.С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: монография. Улан-Удэ: Издательство Бурятского госуниверситета. 2022. 332 с.
2. Постановление Центрального комитета КПСС, Совета министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения: 05.11.2024).
3. Всесоюзная перепись населения 1970 г. [Электронный ресурс]. URL: https://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus70_reg1.php (дата обращения: 05.11.2024).
4. История Бурятии: В 3 т. Т.3 – XX-XXI вв. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН. 2011. 464 с.
5. Бурятия = Buryatia: энциклопедический справочник: в 2 т. Т.2: История: от древности до современности / Правительство РБ; Народный Хурал РБ; СО РАН; ИМБГ. – Улан-Удэ: Экос, 2011. 300 с.
6. Власов Г.П. Промышленный потенциал региона БАМа в XXI веке: реальность и перспективы // Формирование и развитие сибирских территориально-производственных комплексов. Сборник научных трудов. Новосибирск: Сиб. науч. изд-во. 2011. С. 206-224.
7. Байкалов Н.С. Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от всесоюзной комсомольской стройки к постсоветской деиндустриализации: монография. Улан-Удэ: Изд-во ВСГУТУ. 2021. 232 с.
8. Проект программы хозяйственного освоения зоны БАМ: приложение / Институт экономических исследований ДВНЦ АН СССР. Хабаровск. 1984. 221 с.
9. Республика Бурятия – 95 лет: юбилейный сборник / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Бурятия. Улан-Удэ. 2018. 464 с.
10. Байкалов Н.С. Программа хозяйственного освоения зоны БАМ: идеи, подходы, решения // Труды института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2024. Т. 45. С. 25-47.
11. Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 19 августа 1987 г. № 958 «О комплексном развитии производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 года». [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/765705919> (дата обращения: 06.11.2024).
12. Ковалевский Е.В., Шуц Й., Кашанский С.В. Риск рака у работников на добыче и обогащении хризотилового асбеста // Медицина труда и промышленная экология. 2019. Т. 59. № 9. С. 647-648.
13. Кин А.А. Регион БАМ: территория приоритетного развития или резервная территория будущего освоения // Пространственное развитие современной России: тенденции, факторы, механизмы, институты: монография / под ред. Е. А. Коломак. Новосибирск. 2020. С. 182-191.
14. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.07.2023 г. № 2058-р [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/148858/> (дата обращения: 02.11.2024).