

УДК 94 (571.54)

БАЙКАЛОВ Николай Сергеевич — кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Бурятии Бурятского государственного университета (670000, Россия, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Ранжурова, 6, ауд. 2116; baikalov@bsu.ru)

СОВЕТСКАЯ ЖИЛИЩНАЯ ПОЛИТИКА В РАЙОНАХ НОВОГО ОСВОЕНИЯ: ОПЫТ БАМа

Аннотация. В статье рассматривается советская жилищная политика в районах строительства БАМа в 1970–80-х гг., выявляются основные этапы и особенности ее осуществления, анализируются причины отставания жилищного строительства от темпов роста населения. Автор выявляет истоки обострения жилищной проблемы в регионе на современном этапе.

Ключевые слова: жилищная политика, район нового освоения, БАМ, поздний социализм, временное жильё, жилищные стратегии, ветхое и аварийное жильё, переселение

В мировой практике к районам нового освоения относятся территории, заселение и интенсивная разработка ресурсов которых началась во второй половине XX в. Такие территории присоединялись к более развитым соседним районам и часто рассматривались в качестве резервных баз. Социально-экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока в 1950–80-х гг. привело к возникновению ряда территориально-производственных комплексов, имевших признаки районов нового хозяйственного освоения. Среди них особое место занимает Байкало-Амурская магистраль. Сооружение БАМа пришлось на переломный период, когда старая советская стратегия социально-экономического освоения новых территорий уступала место новой, основанной на признании примата материальных интересов трудящихся. Для привлечения населения на БАМ использовались высокие заработки, снабжение дефицитными промтоварами и продуктами питания, ускоренное возведение объектов соцкультбыта в поселках строителей и т.д.

Власти вынуждены были пересмотреть и традиционные подходы к обеспечению населения жильем в зоне строительства БАМа. Значение жилищной политики для районов нового освоения неоднократно подчеркивалось историками. Так, Н.В. Гонина отмечает, что «организовать переселение людей на восток можно было, только создав определенную заинтересованность» [Гонина 2012: 170].

Первоначально вдоль будущей магистрали предполагалось возвести около 30 населенных пунктов и 230 тыс. кв. м жилья, рассчитанных на размещение около 17 тыс. чел. [Байкалов 2011: 26]. Для осуществления работ по возведению магистрали и соответствующей инфраструктуры создавались специальные подразделения: строительно-монтажные поезда, передвижные механизированные колонны, строительно-монтажные управления и др. Эти же организации должны были обеспечивать строителей и их семьи временным жильем и объектами соцкультбыта. Такие временные поселки, состоящие из палаток, вагончиков и сборно-щитовых домов, по замыслам проектировщиков, должны были мобильно переноситься на новое место вслед за укладкой пути. Одними из наиболее комфортабельных на трассе БАМа считались временные дома, построенные БАМтоннельстроем и ПМК треста «ЛенБАМстрой». Исследователи отмечают, что ленинградские строители хорошо зарекомендовали себя в возведении постоянной части Северобайкальска [Плеханова, Тихонов 2015: 143].

Строительством железнодорожных станций и постоянных поселков для буду-

щих железнодорожников занимались шефские организации, сформированные в составе союзных и республиканских министерств и ведомств. В данную систему были вовлечены 13 республик СССР и 22 автономии РСФСР. Таким образом планировалось преодолеть недостатки прежних сибирскихстроек, связанные с дефицитом жилья и стихийным разрастанием временок и самостроая.

Однако осуществлению намеченного сценария воспрепятствовал ряд факторов. С одной стороны, планы руководящих органов смешал неконтролируемый приток населения на БАМ. В поиске новых карьерных возможностей, в погоне за высокими заработками и дефицитными товарами люди поехали на «стройку века» со всех концов СССР. Темпы демографического роста опережали общесоюзные и российские показатели в 3–3,5 раза. К моменту окончания основных строительных работ число жителей городов и поселков зоны БАМа насчитывало 1,5 млн чел., т.е. превысило изначально запланированный лимит в 75 раз. С другой стороны, не оправдались расчеты проектировщиков на быструю укладку магистрали. Из-за сложных климатических и геологических условий, необходимости возведения большого числа мостов и тоннелей, отсутствия в стране необходимой техники и неразвитости транспортной системы в зоне строительства сооружение БАМа затянулось на десятилетия. Сбойка самого протяженного Северо-Муйского тоннеля завершилась только в 2003 г. В результате руководству пришлось отказаться от идеи мобильного перемещения поселков строителей и перевести многие временные и вахтовые поселения в разряд постоянных. Все это уже в конце 1970-х гг. привело к резкому отставанию в жилищном строительстве. Обеспеченность бамовцев жилой площадью составила всего 6,4 кв. м, что вдвое уступало среднему показателю по стране.

Еще одной причиной отставания в сооружении жилья следует считать отсутствие местных баз стройиндустрии и перебои в поставках материалов и комплектующих из других регионов страны. Ведомственные архивы подрядных организаций содержат множество свидетельств несвоевременного поступления деталей домов, нехватки стройматериалов и т.п. Возведение капитальных домов в постоянном исполнении осуществлялось шефскими организациями, которые были обязаны снабжать строительство собственными материалами, привезенными из соответствующих республик и областей. Удаленность этих производственных баз, а также неразвитость транспортной системы районов прохождения магистрали сказывались на сроках и качестве поставок.

При сооружении жилых домов во временном исполнении использование местных стройматериалов, прежде всего леса, также запрещалось. Проектировщики считали, что временные поселки строителей должны были быстро передислоцироваться вслед за путеукладчиком. Обеспечить такую мобильность были призваны сборно-щитовые конструкции, состоящие из привозных комплектующих. Щиты, не выдерживая дальних перевозок, поступали к подрядчику поврежденными, что требовало дополнительного ремонта при монтаже. По подсчетам специалистов, аналогичная деталь, изготовленная из местной древесины, стоила бы в 3 раза дешевле, чем из привозного материала [Парилов 1979: 43]. Областные и районные советские и партийные органы неоднократно обращались в Минтрансстрой СССР с просьбами разрешить местным леспромхозам обеспечивать стройку лесом и пиломатериалами. Однако маломощность строительной промышленности на местах не позволяла использовать эти ресурсы.

Собственная база стройиндустрии БАМа разворачивалась крайне медленно. Например, первая и единственная очередь Тайшетского комплекса стройиндустрии была сдана в эксплуатацию с опозданием на 5 лет. Современные историки и экономисты считают, что незаинтересованность министерств и ведомств в

размещении новых баз строительной индустрии в непосредственной близости к БАМу была связана со стремлением сохранить и реанимировать существовавшую строительную промышленность за счет инвестирования из бюджета «стройки века» [Власов, Молчанов 2011: 57].

На отставании жилищного строительства сказывались также механизмы его финансирования. Диспропорция в сооружении производственных и непромышленных объектов была допущена уже на этапе разработки технического проекта БАМа. На долю гражданского строительства выделялся 21% всех капиталовложений вместо предусмотренных нормативами 30% [БАМ продолжается... 1987: 57]. Но даже данные средства на практике не выплачивались в полном объеме.

В плане строительства на один объект в год предусматривалось 10–20% затрат от сметы. Это приводило к распылению средств и увеличению числа недостроенных объектов. Например, в 1977 г. объем незавершенного строительства составил 35,8 млн по тресту «Нижнеангарсктрансстрой», 6 млн по тресту «Бамтоннельстрой», 1 млн руб. по Мостотряду-53¹. К 1980 г. этот показатель вырос в 6 раз по сравнению с началом строительства и составил 70% всей строительной программы генподрядчика².

По мнению местных руководителей, финансирование жилищной программы проекта искусственно тормозилось Министерством путей сообщения СССР – заказчиком БАМа. Вероятно, это было связано с опасениями руководства МПС, что предназначенное для железнодорожников БАМа жилье займут строители. Поэтому возведение жилых домов в постоянном исполнении до пуска магистрали во временную эксплуатацию в середине 1980-х гг. являлось внеплановым и осуществлялось через кредиты Стройбанка [Крючков 1999: 19]. В результате возрастала себестоимость объектов, возникали диспропорции в развертывании жилья и инженерных сетей.

Передача подрядным организациям инженерно-технической документации по постоянным поселкам железнодорожников, разработанной генеральным проектировщиком БАМа Сибгипротрансом, была предусмотрена в сроки не ранее 1982 г. Возведенные до этого времени жилые дома, таким образом, не имели постоянных инженерных сетей в течение нескольких лет после сдачи в эксплуатацию. Для их обслуживания разными ведомствами создавались временные системы, требовавшие дополнительных затрат. Такие объекты возводились без согласования с санитарной, пожарной и прочими службами, нарушали планировку и архитектурный облик городов и поселков.

Таким образом, отставание в жилищном строительстве в ходе сооружения БАМа при всех капиталовложениях и имевшихся административных ресурсах преодолеть не удалось. Фактически отказавшись в конце 1970-х – начале 1980-х гг. от регулирования жилищного вопроса на БАМе, государство переложило задачи обеспечения бамовцев жильем на плечи самих же бамовцев. Это привело к разрастанию и консервации временок, а также формированию обширных районов самовольного строительства – так называемых нахаловок. Самыми распространенными видами самостроя были балки и засыпухи³, реже – щитовые или брусовые дома.

¹ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. П-8. Оп. 11. Д. 4. Л. 103.

² Архивный отдел администрации муниципального образования «Северобайкальский район». Ф. 1. Оп. 1. Д. 487. Л. 22.

³ На БАМе балками часто именовали не передвижные домики на полозьях или вагончики, как это было принято на Севере, а перестроенные под стационарные здания вагончики или другие приспособленные под жилище постройки. Засыпухами (засыпушками) называли строения с двойными дощатыми стенами, между которыми засыпался теплоизоляционный материал, обычно древесные опилки.

Формально руководящие органы пытались бороться с «нахаловками», устанавливая контроль над источниками получения стройматериалов, отказывая в прописке и запрещая предприятиям принимать работников без регистрации по месту жительства. Однако население всегда находило обходные пути, прописываясь, например, в общежитии у знакомых без фактического проживания или находя возможности легализации самостроя.

Эксплуатация времянок обходилась государству в 3 раза дороже капитальных зданий. На западном участке БАМа потребности в капремонте на 2–3% превышали стоимость самих объектов. Например, в городе Северобайкальске на содержание 1 кв. м здания во временном исполнении тратилось 77,2 руб., в постоянном – 24,3 [Загородников, Ткаченко 1988: 26]. С другой стороны, временные и самовольно возведенные жилища позволяли смягчить жилищный вопрос, удержать население в районе строительства, перенаправить сэкономленные на жилье средства на другие нужды. Возникшие стихийно неформальные жилищные практики обеспечивали функционирование системы в советское время, но стали основной многих проблем, с которыми столкнулось население БАМа на современном этапе (легализация самостроя, приватизация жилья, получение постоянного жилья, переселение на Большую землю).

В конце 1980-х гг. государство снова попыталось проводить в районах БАМа более четкую и последовательную жилищную политику. Это было связано с завершением сооружения основных производственных и технических объектов, высвободившимися средствами, а также с начавшимся оттоком населения из зоны строительства. В Комплексной программе развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 г. предусматривалось резкое увеличение объема жилищного и гражданского строительства: 17,2 млн кв. м жилья до 2000 г.

Форсированному возведению благоустроенного жилья способствовали новые условия хозяйствования. В 1988 г. прежде убыточные строительно-монтажные подразделения БАМа получили прибыль более 90 млн руб. В 1989 г. план по жилищному строительству был выполнен на 104%. Однако начавшийся кризис и распад Советского государства не позволили реализоваться намеченным планам. К концу 1980-х гг. только 1/4 жилого фонда ГлавБАМстроя была выполнена в постоянном варианте. Обеспеченность жильем на 1 человека составила 10 кв. м жилья во временном исполнении и 7,9 кв. м – в постоянном при норме в 18,2 кв. м¹.

В заключение следует отметить, что трудности в реализации жилищной политики на БАМе носили системный характер. БАМ не смог стать проектом, избежавшим противоречий прежних социалистических строек Сибири. Вместе с тем, в отличие от других районов нового освоения, постоянные поселки БАМа строились с полным комплектом бытовых удобств, включая водопровод, канализацию, центральное отопление, горячее водоснабжение и т.д. Путем внепланового строительства, часто под титулом производственных объектов, была сформирована относительно развитая социально-бытовая инфраструктура городов и поселков.

Список литературы

Байкалов Н.С. 2011. Жилищное строительство в поселках бурятского участка БАМа: проблемы и решения. — *Исторические, философские, политические и юри-*

¹ Архивный отдел администрации муниципального образования «Северобайкальский район». Ф. 1. Оп. 1. Д. 800. Л. 18.

дические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. № 8. Ч. 2. С. 24-27.

БАМ продолжается (сост. Г.Л. Санжиев). 1987. Улан-Удэ: Бурятское книжное издательство. 222 с.

Власов Г.П., Молчанов В.К. 2011. Особенности формирования производственной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали в 1974–1990 гг. – *Проблемы социально-экономического развития Сибири*. № 4(6). С. 52-60.

Тонина Н.В. 2012. Советская жилищная политика и ее реализация в 1954–1984 гг. в городах Иркутской области. – *Иркутский историко-экономический ежегодник*. Иркутск: Байкальский государственный университет. С. 169-174.

Загородников И.Б., Ткаченко В.Я. 1988. Формирование социально-бытовой построечной инфраструктуры: ретроспективный анализ. – *Транспортное строительство*. № 10. С. 25-27.

Крючков Н.И. 1999. *Магистраль у Байкала (репортаж с места событий)*. Книга воспоминаний. Симферополь: Дар. 400 с.

Парилов А.В. 1979. *Сквозь тайгу и скалы: репортаж с бурятского участка БАМ*. Улан-Удэ: Бурятское книжное издательство. 144 с.

Плеханова А.М., Тихонов А.Л. 2015. Государственная жилищная политика в 1960–1970-е гг. в городах Бурятии: особенности и результаты. – *Власть*. № 5. С. 141-146.

BAIKALOV Nikolai Sergeevich, *Cand.Sci.(Hist)*, Associate Professor of the Chair of Buryatian History, Buryat State University (off. 2116, 6 Ranzhurova St, Ulan-Ude, Republic of Buryatia, Russia, 670000; baikalov@bsu.ru)

SOVIET HOUSING POLICY IN AREAS OF NEW DEVELOPMENT: AN EXPERIENCE OF THE BAIKAL-AMUR MAINLINE

Abstract. *The Baikal-Amur Mainline (BAM) has a special place among the new development areas. The old Soviet approaches to the socio-economic development of new territories gave way to new ones, based on the recognition of the material interests of workers. In order to attract people to BAM various methods were used, including rapid solution of the housing problem, preventing housing shortages and spontaneous growth of temporary housing and squatters.*

At the early period, the BAM project house building occurred along the planned scenario. In the late 1970s, the Soviet state lost control over the housing sector, and the dwelling construction activity took illegal forms. The article brings different reasons of it. At the final stage of the BAM project, the government tried to take control over the housing development again. However, the crisis in the country and disintegration of the Soviet state stopped the process. The BAM project has created many problems that complicate the lives of people now.

Keywords: *housing policy, new development area, BAM, late socialism, temporary housing, residential strategies, substandard housing, rehousing and relocation*
