

мы всеобуча был ежегодный большой отсев и недостаток учащихся в отдаленных и горных районах: Окинском, Закаменском, Баргузинском, Торейском, Курумканском, Еравнинском и др. В результате многие учащиеся школ названных районов, родители которых работали на дальних животноводческих гуртах и бригадах (в среднем 50–60 км), часто опаздывали на занятия, пропускали уроки или просто выбывали из школ ввиду отдаленности от них и отсутствия интернатов.

**В.К. МОЛЧАНОВ**

## **ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ БАМА**

В годы «перестройки» в СССР, а далее в постсоветский период, вплоть до наших дней, и в периодической печати, и в научных публикациях появилось немало работ как по проблемам БАМа в целом, так и по вопросам региона его хозяйственного освоения.

Основным лейтмотивом подобных работ является негативное отношение авторов к созданию этого великого сооружения, являющегося тяжелым бременем для нашей современной российской экономики. В сборнике статей «БАМ продолжается» (*составители Г.Л. Санжиев и В.В. Беликов, под редакцией К. М. Баторова. Улан-Удэ, 1987*) освещается работа строительных коллективов Бурятского участка БАМа после укладки путей в 1985–1986 гг., где авторы с критических позиций освещают деятельность производственных коллективов, показывают недостатки в социальном развитии населенных пунктов в зоне БАМа.

Утверждается мнение, что строительство БАМа было великой авантюрой, что на ветер зря были брошены огромные государственные средства. Отдельные скептики (как представляется без аргументированных на то оснований) рассматривают БАМ как «дорогу в никуда», как самую большую авантюру эпохи застоя. Сторонники этой идеи исходят из того, что в стратегическом и временном плане магистраль по своей готовности опоздала к периоду всплеска цен и повышению спроса на некоторые природные ресурсы в начале 70-х гг. XX в. Транзитный потенциал БАМа сегодня не имеет перспектив загрузки (*Власов Г.П. Регион БАМа: Стратегия и опыт освоения Исторический аспект. Братск: изд-во БрГТУ, 2000. С. 119–120*).

Действительно в наши дни магистраль эксплуатируется не в должной загрузке, разведанные месторождения не осваиваются, а жители бамовских поселков остались без работы, бедствуют. Магистраль сегодня в устойчивом периоде стагнации, она обезлюдела более чем на половину в сравнении с началом 1990-х гг. Промышленность не развивается, значительная часть жилого фонда в ветхом и аварийном состоянии.

Важным моментом в исследовании этого исторического опыта, является вскрытие причин приведших к такому состоянию.

Те исследователи, которые сводят все нынешние проблемы БАМа к недостаткам административно-командной системы планирования и хозяйствования в СССР и как следствие просчетам этой системы в разработке социально-экономической модели региона БАМа, проявляют, как нам кажется, однобокий подход к проблеме, или действуют в угоду сложившейся ныне политической конъюнктуре.

Сводить все нынешние проблемы магистрали только к просчетам социализма, равносильно обвинению царского режима в хозяйственной разрухе на Транссибе в 20-е гг. XX в.

Да, несомненно тот факт, что первоосновы нынешнего состояния БАМа и его региона заложены были еще в советское время, и это понятно любому серьезному исследователю по данной проблематике. Но нельзя сосредотачиваться на критике форм и методов строительства БАМа и его хозяйственного освоения в советский период, без увязки этого с критическим осмыслением действий государства в постсоветское время. Такой подход в корне не верен.

Спираль диалектического развития непрерывна в своем движении, а исследователи видящие корень всех бедствий лишь в изъянах советской системы, как бы эту спираль рассекают и выбрасывают из нее кусок длиною в 20 разрушительных для БАМа постсоветских лет.

Несомненно то, что разобраться в нынешнем положении магистрали невозможно без анализа планов зарождения строительства, самого строительства, а так же анализа хозяйственно-экономического освоения региона. Но нельзя вырывать из хронологического контекста в процессе строительства и освоения магистрали отдельные негативные моменты и не проводя анализа их причин выстраивать какие либо критические обобщения в целом.

Процесс реализации этого инвестиционного проекта был весьма не легким и противоречивым. Его сложно было выполнить в соответствии с планом и временными параметрами. Причины этому были разные. Возьмем, к примеру, самый сложный участок в строительстве БАМа — Бурятский. Здесь мостостроителям предстояло возвести 550 искусственных сооружений, в том числе сотни малых, средних и больших мостов через горные реки с быстрым течением. Практически на каждый километр железнодорожного пути требовалось возвести одно искусственное сооружение — мост или водопропускную трубу. Сложность заключалась не только в том, что требовалось в сжатые сроки соорудить значительное количество мостов, но и в том, что были совершенно не привычными условия и среда их строительства. Поэтому в начале строительства БАМа темпы сооружения мостов были сравнительно низкими и серьезно сдерживали укладку железнодорожного пути (*Санжиев Г.Л. История*

строительства Бурятского участка БАМа // *БАМ на территории Бурятии: История строительства, ее роль в хозяйственном строении региона. Улан-Удэ, 1999. С. 21).*

Такого рода отставания в производственных планах, не логично будет объяснить, апеллируя только к недочетам в организации строительства и межведомственным непониманием общих задач.

На участке Окусикан — Муякан — Таксимо, протяженностью 16 км, строительство затянулось почти на два года, тут было отсыпано около 5 млн м<sup>3</sup> грунта. На обычных магистральных перегонах этого объема хватало бы на 50 км пути (*Там же. С. 19–20).*

Строительство горного Бурятского участка магистрали со сложнейшим его ландшафтом и экстремальными климатическими условиями не имеет аналогов в мировом железнодорожном строительстве. Приведенные примеры трудностей сооружения магистрали, вызванные особенностями природного характера, это лишь небольшая часть тех объективных причин, которые влияли на сроки строительства, снижали темпы прокладки пути.

Основной этап строительства магистрали пришелся на 70–80 гг. XX в. В постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу БАМ был сдан в конце 1989 г. К этому времени соорудили 3 095 км железнодорожного пути, 145 крупных мостов, 46 поселков и городов. Скорость прокладки железнодорожного пути составила в среднем 206 км в год (*Гринберг А., Кибалов Е. Регион БАМ: концепция выхода на траекторию устойчивого развития // Экономист. 1997. № 7. С. 12).*

БАМ задумывался не только как транспортная инфраструктура, планировалось также создание индустриального пояса вдоль линии магистрали, охватывающего 1,5 млн км<sup>2</sup>, представленного в виде взаимосвязанной цепи территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, ориентированных на освоение наиболее важных ресурсов прилегающей зоны (*Аганбеян А.Г. БАМ. Строительство. Хозяйственное освоение. М., 1984. С. 5).* Строительство сотен поселков и десятков городов, создание разветвленной инфраструктуры и т.д.

Многое из задуманного получалось. За период с 1974 по 1984 гг. только к примеру на Бурятском участке было освоено 1 млрд 500 млн р., капитальных вложений, перемещено около 1 млрд м<sup>3</sup> земли, уложено 628 км главного пути, построено 407 малых, средних и больших мостов, возведено 14 поселков и город Северобайкальск, в которых введено в эксплуатацию около 500 тыс. м<sup>2</sup> жилья, 48 детских дошкольных учреждений, 32 школы, 2 школы искусств, 20 клубов, 13 стационарных больниц, 23 столовые, 48 магазинов, роддом, типография, молокозавод. Построены 100 км дорог с твердым покрытием вдоль трассы БАМа, районная электростанция в Таксимо, Байкальский тоннель протяженностью 7 км, и десятки других объектов (*Осинский И.И. Участие рабочего класса в со-*

*оружении БАМа // БАМ на территории Бурятии: История строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона. Улан-Удэ, 1999. С. 40–41).*

Безусловно также и то, что наличествующие тогда особенности советского централизованного способа руководства экономикой, явились причиной множества недостатков, просчетов и оказали определенное негативное влияние на весь ход сооружения магистрали в целом. В частности серьезной ошибкой на этапе основного строительства, было не придание значимости параллельному развитию социальной сферы, недооценка ее как базисной основы в дальнейшем хозяйственно-экономическом развитии региона.

Развернувшаяся в конце 1980-х гг. критика, поставившая под сомнение необходимость строительства БАМа, а затем резкое сокращение финансирования оказали негативное влияние на продолжение строительства. В результате оно растянулось на долгие годы, возросли масштабы незавершенного строительства. Из-за отсутствия работы многие рабочие были вынуждены уехать с БАМа, приходят в упадок поселки созданные руками строителей.

Процесс критического осмысления прошлого был характерен тогда, в начинающуюся эпоху гласности. Основой для такой массовой критики были разные причины: кто-то устав «восхвалять» и улавливая зарождающуюся новую политическую конъюнктуру начал «критиковать». Кто-то, действительно с научных позиций хотел разобраться в причинах кризиса на БАМе.

Однако множество работ по вопросам экономического и хозяйственного освоения региона магистрали, грешат необоснованностью критического осмысления, или его односторонностью, когда автор, сосредотачиваясь на анализе фрагментарных событий, уходит в оценки в крайности, а читатель не может уловить, по каким же именно стратегическим направлениям прошла цепь ошибок и в чем же все таки истинная причина неудач.

Интересными, на наш взгляд, работами по тематике освоения региона БАМа, являются труды Г.П. Власова («*Регион БАМа: Стратегия и опыт освоения. Исторический аспект*»), а также «*Исторический опыт строительства БАМа и хозяйственного освоения его региона*», Братск, 2000 г.), где автор, абстрагируясь от каких-либо личностных политических предпочтений, проводит анализ нынешнего экономико-хозяйственного состояния магистрали на основе ретроспективного комплексного научного разбора советского периода планирования и строительства БАМа, его освоения, в диалектической связи с постперестроечным временем 1990-х гг. И вырабатывает практические рекомендации для создания политического и социально-экономического направления развития региона.

Автор видит причины нынешнего состояния магистрали в едином взаимовлиянии стратегических просчетов административно-командной

системы управления, и постсоветской экономикой нового типа, балансирующей в 90-е гг. XX в. на грани коллапса.

Целевой программы хозяйственного освоения до сих пор нет. В условиях постоянного недофинансирования со стороны государства, все трудности в управлении экономикой и социальной сферой решаются теперь по большинству вопросов теми субъектами РФ, где проходит магистраль. На пример в Бурятии в зоне БАМа, в связи с отсутствием развитой инфраструктуры и финансирования строительства, остро назрел вопрос по трудоустройству населения. Условия жизни оказались там очень тяжелыми и могут привести к социальному взрыву. Правительство Бурятии в целях недопущения этого, пришлось самому разрабатывать программу по переселению граждан из северных районов республики.

Однако, в последние годы деньги по данной программе со стороны государства не выделяются. Да и кроме прочего, само решение переселять людей из региона БАМа, скорее всего продиктовано безысходностью нынешнего положения. Ведь очевидно, что дальнейший отток населения с БАМа и без того малочисленного уже, это назревающая для магистрали катастрофа. БАМ в настоящее время превратился из депрессивного региона в регион социального бедствия. В общей численности экономики активного населения уровень безработицы достиг в 1996 г. — 23%, а в городе Комсомольске-на-Амуре — 52% (в стране тогда уровень безработицы составлял — 8,5%, что по международным оценкам считается критическим уровнем) (*Власов Г.П. Исторический опыт строительства БАМа и хозяйственного освоения его региона. Братск: Изд-во БрГУ, 2000. С. 25*). По нашему мнению, причина столь тяжелого положения в регионе БАМа совпадает с общей в стране. Существовавшая в стране партийно-государственная система власти, слабо изменившаяся за последние годы, не может целенаправленно и эффективно решить социально-экономические проблемы, защитить человека в районах нового освоения от монопольной политики министерств и ведомств.

Смена общественно-экономических формаций всегда трудный и болезненный процесс. Подобные потрясения конца 80–90-х гг. XX в., не минули и наше государство, экономический потенциал которого был огромным. Частью этого потенциала являлась и Байкало-Амурская магистраль. Перспективы ее дальнейшего хозяйственно-экономического прогрессирования, гарантировались стабильным социально-политическим положением в стране, до начала провозглашения так называемого «перестроечного периода», когда негативные тенденции в социальной сфере перешли и в экономическую составляющую государства. Это было для БАМа началом «великой депрессии», из которой мы не можем вывести магистраль до сих пор.

Но несомненно однако то, что общегражданский разум россиян перевесит частнособственнические взгляды части власть имущих. Наци-

ональные государственные приоритеты будут являться приоритетами высшего порядка и государство не оставит без внимания БАМ, его легендарных строителей и их потомков, просябующих ныне у великого железнодорожного пути. А БАМ станет тем мощным локомотивом, который выведет нашу экономику к высотам мирового уровня.

А.М. ПЛЕХАНОВА

## ВЛИЯНИЕ НАЛОГОВОЙ ПОЛИТИКИ НА ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ БУРЯТ-МОНГОЛИИ В ПЕРИОД НЭПА

Налоговая политика государства является, как известно, мощным методом стимулирования или же, напротив, прекращения того или иного вида хозяйственной деятельности, а ее изучение в историческом аспекте позволяет сделать выводы об отношении государства к этой деятельности. Пожалуй, ни один период в истории советской налоговой политики по своему многообразию и эффективности воздействия, не может сравниться с 20-ми гг. XX столетия, когда применение государством различных налоговых принципов по отношению к разным формам хозяйствования в зависимости от формы собственности в сочетании с другими мерами довольно быстро приводили к ожидаемым государством результатам. В этом отношении поучительно проанализировать влияние налоговой политики государства на частнокапиталистический социально-экономический уклад в условиях нэпа.

Постановка этой темы на общесоюзном уровне не является новой и имеет в советской историографии свои традиции, в соответствии с которыми до недавнего времени принято было считать, что к концу 1920-х гг. государство с помощью экономических мер воздействия, и частично административных, вытеснило частный капитал из экономики по причине того, что позитивные возможности его использования в условиях нэпа были исчерпаны (См.: *Архипов В.А., Морозов Л.Ф. Борьба против капиталистических элементов в промышленности и торговле. 1920-е—начало 1930-х гг. М., 1978; Дудукалов В.И. Развитие советской торговли в Сибири в годы социалистического строительства (1921–1928). Томск, 1978*). Нэпманы обвинялись в нежелании конструктивного сотрудничества, а политика властей выводилась из зоны критики. На наш взгляд, данное утверждение нуждается в пересмотре. И в современных условиях выработки новой концепции истории советского общества настойчиво делаются призывы к такому пересмотру (*Лельчук В.С. Выбор путей и методов строительства социализма // Вопросы истории. 1988. № 9. С. 18; Чимитова Д.К. Национальные районы Сибири 1920–1930-х гг. в отечест-*