

УДК 550 812 6209 (5715) «1970-1980»

Архангельский Александр Борисович

аспирант Братского государственного университета
тел.: (950) 058-87-33

**ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕГИОНЕ БАМ
В 1970-1980-е гг.**

Исследован исторический опыт формирования социальной инфраструктуры в реализации инвестиционной программы «Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и хозяйственное освоение ее региона». Осуществлен научный анализ специфики шефского движения на БАМе. Представлены условия и факторы влияния усилий государственных, партийных, советских органов по формированию социальной инфраструктуры.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль, строительство, эксплуатация, социальная инфраструктура, шефское движение, комсомольско-молодежные отряды, градостроительство.

Arkhangelsky Aleksander Borisovich

Postgraduate Student of Bratsk State University
tel.: (950) 058-87-33

**EXPERIENCE OF SOCIAL
INFRASTRUCTURE FORMATION
IN BAR REGION (1970-1980)**

Historical experience of social infrastructure formation in implementation of the investment programme "Construction of the Baikal-Amur railway Mainline and economic development of its region" is investigated. The scientific analysis of the specific character of patronage movement on BAM is carried out. Conditions and influence of efforts of state, party and Soviet bodies on formation of social infrastructure are presented.

Key words: Baikal-Amur railway Mainline, construction, operation, social infrastructure, patronage movement, komsomol and youth groups, town planning.

В условиях хозяйственного освоения региона БАМ первоочередное значение приобретает решение социально-бытовых вопросов, которые определяют одно из главных направлений повышения уровня жизни населения. Социально-бытовая сфера является составной частью жизнедеятельности людей в новом районе освоения и охватывает жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание, торговлю и общественное питание, образование и здравоохранение, культуру, спорт и социальное обеспечение, т.е. все то, что составляет социальную инфраструктуру.

Социальная инфраструктура, как отмечал философ Ж.Т. Тощенко, представляет собой устойчивую совокупность материально-вещественных элементов, создающих общие условия для рациональной организации основных видов деятельности человека [1, с. 27].

Необходимость выделения инфраструктуры в особый фактор регионального развития объясняется тем, что, например, при прочих равных условиях более высокий уровень ее развития в конкретном регионе предопределяет как предпочтительность миграций в этот регион, так и предпочтительность размещения здесь новых объектов. Социальная инфраструктура, кроме того, – важное условие и показатель жизненного уровня. Фактор этот – единый и комплексный: каждый из его элементов (транспорт, связь, энергоснабжение, здравоохранение и т.п.) в отдельности не является инфраструктурой, только в совокупности эти элементы будут тождественны данному понятию [2, с. 109].

Основные особенности формирования социальной инфраструктуры в регионе БАМ, как характерном районе нового освоения, существенно отличается от тех, которые имеются в обжитых районах.

Одной из главных особенностей создания социально-бытовой инфраструктуры региона БАМ являлся ведомственный характер ее планирования и финансирования. Практика сосредоточения капитальных вложений в жилищно-бытовом и социально-культурном строительстве, находящихся в распоряжении министерств и ведомств, имела ряд отрицательных последствий. Вследствие действий многочисленных организаций, осваивающих территорию, их кратковременного функционирования, не могла быть создана единая социально-бытовая инфраструктура. В результате вместо целого города с высоким уровнем благоустройства и максимумом удобств для населения возводились изолированные ведомственные неблагоустроенные поселки.

Разобщенность интересов отраслей в социальном развитии территории, отсутствие эффективных механизмов координации их деятельности в регионе БАМ приводило к дублированию элементов социальной инфраструктуры. При этом, как правило, возводились объекты, рассчитанные на обслуживание работников только данной отрасли. Как следствие – некомплексность, разбросанность характерна для большинства городов и поселков региона БАМ. Пристанционные населенные пункты представляют собой группы поселков различных предприятий, отличающихся друг от друга уровнем благоустройства. В п. Улькан Иркутской области таких поселков 7. Затраты заказчиков на жилищно-коммунальное хозяйство в расчете на одного жителя различны – от 2,5 до 6,6 и даже 10 тыс. р. [3, с. 140].

При строительстве БАМ была предпринята попытка преодолеть такой традиционный порок

крупных сибирских строек, как отставание в развитии социально-бытовой инфраструктуры по количественным и качественным показателям. Проектом предусматривалось создание этой инфраструктуры для эксплуатационного персонала БАМ, полностью удовлетворяющей его нужды. Предполагалось, что к моменту ввода в эксплуатацию отдельных участков магистрали для эксплуатационников уже будут благоустроенное жилье и другие составляющие социальной сферы в полном объеме. Однако эта цель не была достигнута, причем, по тем же причинам, что и на прежних стройках.

Главным критерием, на который ориентировались центральные плановые органы, была экономическая эффективность проектов. С этой точки зрения вложения в социальную сферу являются непроизводительной нагрузкой: их рост увеличивает общий объем капитальных затрат, но не улучшает результативные показатели, снижая тем самым коэффициент экономической эффективности капитальных вложений и увеличивая срок окупаемости. Поэтому, рассматривая затраты на социальную сферу как неизбежное зло, их стремились свести к необходимому минимуму. Норматив доли непроизводственного строительства (18%) из-за этого оказался заниженным, что не позволило решить задачу полного удовлетворения потребностей в социально-бытовой инфраструктуре. Происходил процесс стихийного перераспределения средств между производственным и непроизводственным строительством в пользу первого, поскольку эти средства находились в руках одного ведомства. Так, на один рубль производственных вложений по предложениям министерств и ведомств в XI пятилетке производилось в 2,6 раза меньше вложений в развитие непроизводственной сферы, чем это было предусмотрено проектом программы хозяйственного освоения региона БАМ [4, с. 23]

Наряду с отсталыми нормами для проектирования снижения «непроизводственных» затрат осуществлялась и корректировка проектов. Так, при экспертизе технических проектов участков БАМ в 1977 г. были сокращены предусмотренные в них объемы жилищного строительства, при переутверждении проекта БАМ в 1987 г. из него было исключено большое число объектов социальной сферы. В результате подобных действий в 1987 г. душевая обеспеченность жилой площадью в регионе БАМ была вдвое ниже средней по стране, составляя 6,4 кв. м. [5, с. 70-71].

Другой особенностью формирования социальной инфраструктуры в регионе БАМ было привлечение строительных мощностей из других регионов для выполнения конкретного комплекса работ и возвращение их в место постоянной дислокации после завершения работ (так называемое «шефское» строительство).

Такую помощь в проектировании и строительстве поселков и городов зоны БАМ оказали 13 союзных республик, 22 автономные республики, края и области РСФСР. Построенные города и поселки зоны БАМ – это памятники всех республик, их вклад в стройку.

Вот так выглядела шефская помощь российских регионов: Москва осуществляла шефскую помощь над г. Тында, Ленинград – Северобайкальск, Горький – Могот, Новосибирск – Постышево, Башкирия – Зейск, Украина – Ургал, Белоруссия – Золотинка, Молдавия – Алонка, Грузия – Ния, Икабья, Азербайджан – Улькан, Армения – Таюра, Эстония – Кичера, Литва – Новый Уоян.

В составе союзных и республиканских министерств и ведомств были созданы 33 головные шефские строительные организации. Для осуществления работ по строительству объектов зоны БАМ головные организации создавали специальные строительные подразделения: строительно-монтажные поезда (в том числе специализированные), передвижные мехколонны, строительно-монтажные управления.

Сроки строительства объектов социальной инфраструктуры и объем строительно-монтажных работ, подлежащих выполнению шефскими строительными организациями, определялись генеральными подрядчиками совместно с Советами Министерств союзных и автономных республик, Советами народных депутатов краев, областей, городов, взявших на себя шефство.

За 1974-1989 гг. шефские организации приняли участие в строительстве 45 городов и поселков общей площадью жилых домов, превышающий 1 млн м² с предприятиями торговли, общественного питания, школами и детскими садами, учреждениями здравоохранения и другими объектами социально-культурного назначения [6].

Образцом шефской деятельности на БАМе по праву можно назвать строительство поселка Ния в Иркутской области посланцами Грузии. Не случайно проектировщикам и строителям Грузинской ССР, создавшим поселок Ния-Грузинская, первым на БАМе в 1983 г. была присуждена премия Совета Министров СССР за выдающиеся достижения в строительстве [7].

Поселок рассчитан на 1,5 тыс. жителей, прекрасно расположен на крутом рельефе местности с целой россыпью архитектурно-выразительных, насыщенных национальным колоритом сооружений. Известный поэт Е. Евтушенко, побывав на БАМе, написал: «...Я видел Грузию на БАМе».

Таким образом, применяемый в регионе БАМ метод кооперации сил и средств союзных и автономных республик, крупных городов, краев и областей, сыграл значительную роль в формировании социально-бытовой инфраструктуры.

Объем работ, выполненных шефами, составил более 10% сметной стоимости магистрали и почти 50% непроизводственного строительства. Это позволяло значительно смягчить проблему, связанную с неравномерностью загрузки строительных мощностей, но не решило ее полностью, поскольку такая схема организации строительства сочеталась с традиционной – созданием мощных стационарных строительных организаций – Минтрансстроя, Минуглепрома, Минэнерго.

В качестве важной особенности социально-бытовой инфраструктуры, усложняющей процесс ее создания, выступают суровые природно-климатические условия региона. Исследование СО АН СССР показали, что понижение среднегодовой температуры на один градус влечет за собой увеличение годовых расходов человека на 16-17 р., на 4-5 градусов – на 75-80 р. Затраты на дополнительную одежду и обувь – только часть расходов. Бытовые услуги для сибиряков дороже на 38%, затраты на транспорт – в два раза выше [8]. Все это требует не только выделения дополнительных капиталовложений, но и разработки особой градостроительной политики, обеспечивающей благоприятные условия труда, быта и отдыха населения. В проектах городов и поселков должны найти применение принципиально новые архитектурные, экологические и объемно-планировочные решения с учетом сложных природных ландшафтов, наличие вечной мерзлоты и других усложняющих условий.

И, наконец, развитие социальной инфраструктуры региона БАМ зависели от социально-демографического фактора. Хозяйственное освоение региона вызвало, прежде всего, приток молодежи, удельный вес которой заметно преобладал в составе населения. Молодежь до 30 лет составляет почти 70% жителей молодых поселков БАМа. Отсюда быстрый рост числа молодых семей и повышение удельного веса их в общем контингенте населения, высокая рождаемость – 22 малыша на тысячу человек (в среднем по стране – 18, по РСФСР – 15-16) [9]. При формировании же социально-бытовой инфраструктуры БАМ были допущены явные просчеты. В частности, не выдержали критики предполагаемые прогнозы численности населения. Когда проектировался БАМ, демографы подсчитали, что число жителей будет 10-12 тыс. Однако жизнь опровергла эти прогнозы – одних только детей на БАМе родилось почти в 2,5 раза больше, чем ожидалось [10, с. 59]. По расчетам специалистов, сделанных в начале сооружения БАМа, численность населения г. Северобайкальска к 2000 г. должна составить 14 тыс. чел. Но уже в 1986 г. эта цифра была намного больше [11, с. 36]. При формировании социальной инфраструктуры важно иметь достоверный прогноз не только общей численности населения, но и ее социально-демографической структуры. Известно, что наиболее стабильная часть населения – люди семейные, имеющие детей, не склонные легко покидать обжитые места.

Социологические исследования, проведенные на БАМе, показали, что за 10 лет строительства доля лиц, не имеющих семьи, сократилась почти наполовину [12, с. 60]. Предполагалось, что в Северобайкальске 80% жителей составят холостяки. На деле же оказалось, что 4/5 населения – люди семейные. Естественно, такой просчет отрицательно сказался на обеспеченности их объектами социально-культурного и бытового назначения [13]. В итоге темпы роста численности населения в регионе БАМ оказались выше темпов ввода жилья и развитие необходимой сферы обслуживания. В п. Таксимо (Центральный участок региона БАМ) в 1987 г. детские сады и ясли не посещали свыше 800 ребятишек, в Новой Чаре – более 400, на станции Звездный – 75, ст. Киренга – 120 [14].

Таким образом, особенности формирования социальной инфраструктуры региона БАМ зависели от ряда экономических, социально-демографических и природно-климатических факторов, без учета которых невозможно было создание надлежащих жилищных и культурно-бытовых условий для населения в районах нового освоения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. М., 1980.
2. Алаев Э.Б. Экономико-географическая терминология. М., 1977.
3. Власов Г.П. К вопросу о социально-экономических факторах хозяйственного освоения зоны БАМ // Научный коммунизм. 1987. № 9.
4. Белкин Е.В., Шереги Ф.Э. Формирование населения в зоне БАМ. М., 1985.
5. Регион БАМ. Концепция развития на новом этапе. Новосибирск, 1996.
6. Правда. 1990. 1 декабря.
7. Басин Е. БАМ и его шефы из Грузии // Заря Востока. 1987. 12 июня.
8. Правда. 1986. 3 августа.
9. Известия. 1984. 20 ноября.
10. БАМ: строительство, хозяйственное освоение. М., 1984.
11. Гуревич М.А. Социальное проектирование новых поселений при формировании территориально-производственных комплексов // Научный коммунизм. 1986. № 5.
12. БАМ: строительство, хозяйственное освоение. М., 1984.
13. Правда. 1984. 31 марта.
14. Советская Россия. 1987. 21 июля.