

# Зачем строили БАМ?

## Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР

**Анатолий Евгеньевич Савченко,**

кандидат исторических наук, заместитель  
директора по научной работе Института ист-  
тории, археологии и этнографии народов  
Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.  
E-mail: savich21@mail.ru

История освоения зоны БАМа включает в себе ещё нераскрытый потенциал для исследования государственных проектов развития в позднем СССР. Нарастающему внутреннему кризису советское руководство пыталось противопоставить стратегию модернизации за счёт включения природных ресурсов страны в международную торговлю и получения доступа к иностранным технологиям. Рассматривая проект освоения зоны БАМа в качестве части этой стратегии, в данной статье мы стремимся показать как контекст, так и главные ограничения амбициозного замысла создания нового промышленного района на востоке страны. Планы по строительству магистрали разрабатывались в контексте переосмысления места Советского Союза в мировой экономике, предположений об усилении его роли в качестве поставщика природных ресурсов в капиталистические страны и сохранения высоких цен на основные сырьевые товары. При этом государство не имело технологий для эффективного освоения восточных районов и полагалось на поставки новейшего оборудования из Японии и США. Всё это делало планы развития изначально уязвимыми из-за колебания ценовой конъюнктуры на сырьевых рынках и потенциальных конфликтов с геополитическими соперниками.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, Байкало-Амурская магистраль, внешне-экономические связи, Госплан, программы развития.

### **Why Was the Baikal-Amur Mainline (BAM) Built? Another Side of the Last Megaproject in the East of the USSR.**

**Anatolii Savchenko,** Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: savich21@mail.ru.

The history of the development of the Baikal-Amur Mainline zone contains an undisclosed potential for the research of state development projects in the late USSR. The Soviet leadership acted to oppose the growing internal crisis using

the strategy of modernization by including the country's natural resources in the international trade and gaining access to foreign technologies. Considering the BAM zone project as part of the development strategy, this paper aims to show both the context and the key constraints of the ambitious plan to create a new industrial area in the East of the country. The plans for the mainline construction were elaborated in the context of rethinking the Soviet Union's place in the world economy, assumptions of strengthening its position as a supplier of natural resources to capitalist countries and keeping prices high for primary commodities. At the same time, the USSR had no technologies for the effective development in the East and relied on the supply of the latest equipment from Japan and the United States. This meant that all development plans were initially vulnerable to price fluctuations on commodity markets and to potential conflicts with geopolitical rivals.

**Keywords:** Russian Far-East, Baikal-Amur Mainline, external economic relations, State Planning Committee, development programs.

**И**стория Байкало-Амурской магистрали, особенно завершающего этапа её строительства, изучается уже почти 50 лет. Данную тему нельзя назвать неисследованной. Сборники статей непосредственных участников проекта и даже обобщающие исторические работы появились фактически ещё в процессе строительства, и это избавляет нас от повторения деталей, связанных с официальным обоснованием необходимости стройки, а также её экономических и технических характеристик [4; 6]. Впрочем, историография БАМа за эти примерно 40 лет не смогла равномерно охватить все главные стороны этого последнего советского мегапроекта на востоке страны.

Изначальный всплеск исследовательского интереса к теме отмечен сильным креном в сторону официальной политики государства, что было неизбежно в те годы.

В современной историографии проблемы мы видим два направления. Первое условно можно назвать «стратегическим видением», в русле которого авторы рассматривают БАМ сквозь призму долгосрочных глобальных интересов России [9; 18]. И здесь имеет смысл провести параллели с 1970-ми гг., временем, когда в Госплане СССР обосновывались идеи по созданию промышленного района в зоне освоения БАМа. Мы увидим набор представлений об организационных и технологических возможностях СССР, а также о тенденциях мировой экономики, в контексте которых этот проект выглядел не только стратегически важным, но и экономически оправданным.

Другим направлением в изучении БАМа выступают антропологические и этнографические исследования, в которых эта история рассматривается сквозь «структуры повседневности» тех, кого коснулась эта стройка, пройдя

вблизи их мест постоянного проживания, и тех, кто приехал со всей страны в этот край строить дорогу, заводы и города и остался здесь [5; 7; 22].

Представленная вниманию читателя статья принадлежит первому направлению. Речь пойдёт об истории государственного планирования и перспективного видения, а также о картинах настоящего и будущего, отражённых в этих замыслах. В дискуссионном поле работа находится ближе к теме «Имел ли смысл БАМ?». Текст не претендует ответить на этот вопрос, но мы, исходя из допущения, что данный проект превосходил по своему значению экономические расчёты, стремимся реконструировать контексты, в которых он приобретал смысл. Несмотря на то, что объяснение общей неудачи (по сравнению с первоначальным замыслом) проекта не является основной целью данной статьи, здесь будет представлено описание тех причин, которые до сих пор оставались вне поля зрения историков.

Упадок, переживавшийся БАМом в 1990-е и 2000-е гг., побуждал исследователей рассматривать эту стройку как изначально иррациональную, вызванную к жизни, с одной стороны, геополитическими амбициями (показать миру, что Советский Союз ещё способен успешно воплощать мегапроекты), с другой — рефлексам дряхлеющей власти, пытавшейся массовой политической кампанией направить растущее социальное напряжение в русло трудовых побед и организовать экономический подъём Дальнего Востока за счёт идеологически мотивированного энтузиазма молодёжи [1, с. 549—551; 19, р. 21; 23, р. 5—8].

Пожалуй, самое известное выражение позиции «БАМ — дорога в никуда» принадлежит Е.Т. Гайдару: «Проект строительства Байкало-Амурской магистрали — характерный пример социалистической „стройки века“. Проект дорогой, масштабный... экономически абсолютно бессмысленный. Беда в том, что никто так и не задумался над элементарным вопросом: „А зачем мы строим эту дорогу? Что мы собираемся по ней возить и в какую сторону?“<sup>1</sup>. Данное утверждение, широко растиражированное, опровергается архивными документами. По расчётам Госплана, по БАМу планировалось возить в восточном направлении прежде всего сырую нефть — 25 млн т нефти в год из 35 млн т общего объёма грузов после запуска магистрали. А к 1991 г. перевозка этого продукта должна была составить около 50 млн т [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1483. Л. 59]. О том, что данные расчёты не были безосновательны, свидетельствует другой проект, реализованный спустя 35 лет. Магистральный нефтепровод Восточная Сибирь — Тихий океан, запущенный в 2009 г., имел изначальную пропускную способность в 30 млн т нефти, увеличенную в 2012 г. до 50 млн, а в 2019 г. — до 80 млн т [14]. Схожесть этих цифр позволяет нам предположить преемственность двух проектов в стратегии балансирования на нефтяных рынках Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

<sup>1</sup> Данные слова были произнесены Е.Т. Гайдаром в телепередаче Леонида Парфёнова «Намедни» [12].

Желание наращивать экспорт нефти выглядит оправданным, если принять во внимание, что с 1973 по 1985 г. (период, почти совпадающий с наиболее интенсивным строительством БАМа) страна заработала на этом 80% поступлений твёрдой валюты [21, р. 16]. Согласно подсчётам К. Гэдди и Б. Айкеса, нефтяная рента, т.е. «выручка от продажи ресурса за вычетом издержек его производства», достигла своего пика в 1981 г., превысив 40% ВВП [8].

В первой половине 1970-х гг. нефтяное благополучие представлялось стабильным. В Госплане исходили из того, что «наблюдавшееся в 70-х гг. изменение соотношения цен на сырьевую продукцию носит долговременный характер и отражает происходящие процессы изменения структуры мирового капиталистического рынка и в целом мирового капиталистического хозяйства» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 58].

В этом контексте суммарная стоимость хозяйственного освоения зоны БАМа, которая по расчётам Госплана РСФСР оценивалась в 17,1 млрд руб., не выглядела фантастической [6, с. 230]. Тем более что по БАМу планировалось возить не только нефть. В западном направлении ожидалось резкое, более чем двукратное, увеличение потока транзитных контейнеров из Японии (с 70 тыс. до 170 тыс. шт. в год) через строящийся в то время контейнерный терминал в порту «Восточный».

Но экономическая модель БАМа предполагала, что сама дорога будет только элементом стратегии освоения нового ресурсно-промышленного района. «Это не просто железная дорога, проходящая по труднодоступным районам страны. БАМ открывает величайшие возможности для экономического подъёма громадного региона, равного по площади всей Западной Европе», — писали учёные — современники этого проекта [6, с. 43]. Экономисты Совета по изучению производительных сил (СОПС) при Госплане СССР исходили из того, что «решение практически всех крупных народнохозяйственных проблем освоения природных богатств и развития производительных сил Дальнего Востока в той или иной степени связано со строительством БАМ» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 67]. Через 15 лет, в 1990 г., когда магистраль уже ввели в строй, именно задержкой в освоении ресурсов прилегающих территорий объяснялась её убыточность, тогда как рентабельность могла быть достигнута «в связи с высокой стоимостью основных производственных фондов только большой загрузкой перевозками» [ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 162. Д. 116. Л. 61]. Поэтому имеет смысл рассматривать БАМ в широкой перспективе задач освоения ресурсов и производственного строительства в зоне её пролегания. Речь идёт о модели развития территории, выработанной в контексте планов по технологической модернизации Дальнего Востока и развития внешнеэкономических связей СССР.

Далее мы последовательно рассмотрим (оставляя в стороне военно-стратегическое значение данной дороги) три взаимосвязанных аспекта, каждый из которых позволит нам лучше понять как замысел проекта, так и причины его временной неудачи.

## ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ

Одна из главных целей строительства БАМа, сформулированная в работах экономистов СОПС при Госплане СССР в 1975 г., состояла в «создании крупного экспортного района для стран Тихоокеанского бассейна», куда планировалось «резко увеличить объёмы поставок сибирской и дальневосточной продукции» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1422. Л. 4; Д. 1478, Л. 67 об.]. Эта сторона проекта почти не звучала в постановлениях Центрального комитета и Совета Министров СССР, её обходила стороной официальная пропаганда<sup>2</sup>, но она отражала крутой поворот в самой концепции освоения Восточных районов, произошедший в десятилетие с середины 1960-х до середины 1970-х гг.

В 1960-е гг. в дискуссиях экономистов о перспективном развитии Дальнего Востока доминировало мнение о подчинённой и вспомогательной роли экспортного направления в хозяйственном комплексе региона [3, с. 25—27, 39—40]. Но, как мы можем предположить, в связи с двумя тенденциями (во-первых, с быстрым ростом участия СССР в мировой торговле, прежде всего как крупного экспортёра нефти и газа, во-вторых, в свете задач развития экономической интеграции со странами Совета экономической взаимопомощи) в советской экономической науке постепенно признавалось значение внешнеэкономических связей и их региональная специфика. Некоторые авторы делают вывод даже об «огромных усилиях», приложенных в этот период руководством страны для налаживания экономического сотрудничества с капиталистическими странами [15, с. 480].

Но в региональной политике данная тема довольно долго оставалась слабо разработанной [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1519. Л. 37]. К 1985 г. ещё не было общепринятой методологии учёта внешнеэкономических связей в планировании развития территорий. Вряд ли могло быть иначе при высокой централизации этого вида экономической деятельности, а также особенности региональной политики в СССР, которая долгое время представляла собой сумму планов центральных министерств и ведомств [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1838. Л. 86]. Но роль внешнеэкономического фактора в планировании территориального развития возрастала, и не в последнюю очередь в связи со стратегическими планами освоения восточных районов. В СОПС создаётся Отдел региональных внешнеэкономических проблем. Одна из задач его деятельности — «разработка проблем формирования новых экономических районов страны с учётом международного разделения труда и возможностей привлечения кредитов на интеграционной и компенсационной основах» — была, по-видимому, сформулирована именно в связи со строительством БАМа.

<sup>2</sup> Нельзя сказать, что эта тема полностью замалчивалась. В научных монографиях того времени, посвящённых БАМу и с грифом «Для служебного пользования», можно найти краткие, без деталей, упоминания о будущем экспорте в страны Тихоокеанского бассейна нефти, угля, целлюлозы, цветных металлов. См., например: [6, с. 45].

В 1977 г. сотрудники этого отдела выпустили ограниченным тиражом (200 экз.) под грифом «Для служебного пользования» сборник работ «Проблемы регионального развития экономики СССР и зарубежных стран в системе международного разделения труда». В нём запечатлена важная трансформация в понимании роли внешнеэкономических связей в развитии государства. Авторы начинали с утверждения, которое станет привычным в 1990-х, но для своего времени оно выглядит дерзким отступлением от канонов, — «новые условия, прежде всего, требуют *приспособления современной структуры промышленного производства страны к потребностям мирового рынка*» (курсив наш. — А.С.). Внешнеэкономические связи в этом контексте, «выступая как следствие отраслевой и территориальной структур производства, постепенно становятся новым фактором дальнейшего роста и совершенствования производительных сил, оптимизации территориальной организации производства, особенно развития специализации и роста поставок по „кооперации“» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1518. Л. 4—5].

Освоение зоны БАМа, как ожидали в СОПС, создаст «экономические связи», которые «во всё большей степени будут влиять на всю систему мировых экономических связей» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1519. Л. 192]. На горизонте среднесрочного планирования виднелся быстрый рост торговли СССР со странами бассейнов Тихого и Индийского океанов и, как следствие, увеличение потока грузов в восточном направлении, основную часть из которых должны были составлять, помимо нефти, лес, каменный уголь, целлюлоза, бумага, цветные металлы из восточных районов страны [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1483. Л. 59 об.].

Отдельная и ещё нераскрытая тема — роль ближайших союзников СССР в планах развития Дальнего Востока. В 1977 г. экономисты Госплана, основываясь на принятой в 1971 г. «Комплексной программе экономической интеграции стран СЭВ», исходили из предпосылки, что развитие восточных районов будет способствовать «успешному решению их (стран СЭВ. — примечание наше, А.С.) топливно-сырьевой проблемы путём привлечения заинтересованных стран к освоению природных ресурсов на востоке СССР» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1519. Л. 28].

Этот регион потенциально мог бы стать природно-ресурсным и инфраструктурным плацдармом для советского варианта экономической глобализации, особенно в свете намеченной в начале 1980-х гг. нормализации отношений с Китаем. Перспективы развития восточных районов выглядят по-другому, если рассматривать их в рамках более масштабной целостности — советского блока, включавшего как восточноевропейские, так и азиатские страны. Какие идеи существовали в этом направлении и какие возможности были упущены — ещё предстоит выяснить в будущих исследованиях. Фактически же, когда речь идёт о конкретных проектах освоения Дальнего Востока, мы видим, что они ориентированы на связи с капиталистическими странами.

Одновременно с началом строительства БАМа Советский Союз заключил серию международных соглашений. В июне 1974 г. было подписано

«Генеральное соглашение о поставках из СССР в Японию южнокутского угля и поставках из Японии в СССР оборудования, машин, материалов и других товаров для разработки Южно-Якутского угольного месторождения». По этому соглашению для разработки Нерюнгринского месторождения коксующихся углей и прокладки железнодорожной линии для их транспортировки по маршруту БАМ — Тында — Беркалит Япония предоставила банковский кредит из расчёта 6,375% годовых на сумму 390 млн долл. Погашение кредита должно было происходить с 1980 г. в течение 11 лет, из которых 1980—1982 гг. — льготный период с оплатой ежегодно по 10 млн долл. [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 67 об.]. Месяцем позже с Японией был подписан ещё один документ — Генеральное соглашение «О поставках из Японии в СССР оборудования, машин, судов, материалов и других товаров и о поставках из СССР в Японию деловой древесины и пиломатериалов» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 70 об.].

В конце 1974 г. СССР, Япония и США заключают «Генеральное соглашение о сотрудничестве в проведении геологоразведочных работ на Якутских газовых месторождениях», предусматривающее «поставки в Японию и США по 10 млрд куб. м газа и более в течение 25 лет». В начале 1975 г. между СССР и Японией было подписано «Генеральное соглашение о сотрудничестве в области разведки и добычи нефти и газа на шельфе острова Сахалин» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 69, 69 об., 70].

В Госплане компенсационные соглашения недвусмысленно связывали с планами освоения восточных районов, видя в них решение проблемы финансирования капитальных вложений, повышения технического уровня производства в важнейших отраслях «в результате получения зарубежного оборудования, научно-технической документации и лицензий». Другими задачами таких соглашений были: обеспечение гарантированного «на ряд лет» расширения экспорта в развитые капиталистические страны; ускорение сроков «вовлечения в народнохозяйственный оборот новых источников природных ресурсов; развитие инфраструктуры, особенно транспортных коммуникаций, в районах нового освоения» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1519. Л. 31—32].

Завершая первую часть статьи, зафиксируем следующий промежуточный вывод: Байкало-Амурская магистраль и особенно освоение прилегающих территорий не были самодостаточными проектами, вызванными к жизни потребностями и возможностями исключительно советской экономики или политическими соображениями советской элиты. Напротив, они с течением времени всё больше рассматривались в контексте растущего вовлечения СССР в мировую экономику в роли экспортёра нефти и других видов сырья, а также транзитного перевозчика грузов. При этом советское руководство исходило из того, что благоприятная ценовая конъюнктура на сырьевые товары сохранится в долгосрочной перспективе, обеспечив государство средствами для реализации масштабных проектов на востоке страны, а также экономическую привлекательность разработки местных ресурсов.

## ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

На БАМе планировалось создать «Байкало-Амурский региональный народно-хозяйственный комплекс... из первых и важнейших по своему многоцелевому назначению комплексов страны, с высокой формой территориальной концентрации производства» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1422. Л. 29]. Но нехватка технологий для эффективного освоения восточных районов стала к 1970-м гг. одной из фундаментальных проблем дальневосточной политики. Начавшееся строительство БАМа, в свою очередь, предполагало, что центральные министерства и ведомства скоординированно приступят к её решению.

В начале 1980-х гг. американский географ В. Моут описал основные издержки экономической деятельности в Сибири: затраты на эксплуатацию типовой техники на востоке страны были намного выше, а выходила из строя она в несколько раз чаще, чем в западных и южных регионах СССР, производительность труда человека снижалась кратно [16, с. 66]. Это давно не было секретом для советских экономистов Госплана. Строить в Сибири и на Дальнем Востоке было дорого не только из-за расстояний и климатических условий, неблагоприятных для хозяйственной деятельности. Отставала техническая оснащённость строек: в этих регионах в середине 1970-х гг. она составляла 58% по экскаваторам, 56% по бульдозерам, 90% по передвижным кранам от среднего по СССР уровня [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 12]. В Госплане предполагали «резко снизить» удорожание строительства в Сибири и на Дальнем Востоке «за счёт более высокого насыщения строек современной техникой, широкого применения прогрессивных материалов и деталей» [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 12]. Эта задача в итоге была решена наиболее простым путём — массовой закупкой иностранной техники. В 1975—1976 гг. в Японии для строительства БАМа было приобретено на 300 млн руб.: 166 экскаваторов, 600 автокранов, несколько десятков больших комплексных бульдозеров. Производительность этих строительных машин в 3 раза превосходила советские [ГАРФ. Ф. А-262. Оп. 16. Д. 7468. Л. 12].

Развитие зоны БАМа предполагало масштабную модернизацию строительного комплекса страны, освоение и массовый выпуск материалов, которые прежде почти не использовались в советском строительстве: тонколистовой оцинкованной и окрашенной стали, утеплителей из полимерных материалов, стеклопластика взамен дерева и металла [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1483. Л. 61 об., 62]. На производстве требовалось предусмотреть применение современного высокопроизводительного автоматизированного оборудования в северном исполнении, способного компенсировать недостаток рабочих рук. Строительство предполагалось вести из лёгких конструкций высокой готовности, для сборки которых требовались минимальные затраты времени и труда. Но разработчики документа сразу же и признавали,



что советская промышленность пока не способна поставлять в восточные районы современную технику в нужном количестве и не выпускает машины и оборудование в северном исполнении [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 58; Д. 1483. Л. 63]. Машиностроительным предприятиям Дальнего Востока предстояло перейти на выпуск «технически более совершенной продукции» для обеспечения БАМовских строек [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1483. Л. 63]. То, что этого достичь не удалось, мы узнаём из отчётов 1988 г., в которых отмечалось: именно в использовании прогрессивных материалов стройки Дальнего Востока отстают особенно сильно, а затраты на ремонт и сверхплановую замену техники, не предназначенной для эксплуатации в неблагоприятных климатических условиях, составляют несколько миллиардов рублей [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1294. Л. 24; Д. 1892. Л. 27].

Внешние экономические обмены и их эффекты соответствовали классическому случаю периферийной экономики. Подавляющую долю в экспорте составляли сырьевые ресурсы, импортировалось оборудование и товары потребления. При этом иностранное оборудование в экономике региона концентрировалось в первичном секторе и была прямо связано с долей экспорта: если в лесозаготовках (а Дальний Восток давал 44% от экспорта круглого леса по всему СССР) доля импортных, «более совершенных», по признанию самих экономистов Госплана, «машин и оборудования» составляла к 1988 г. 70%, то в деревообработке (дающей 5% от экспорта СССР) она уменьшалась более чем вдвое — до 30%. В машиностроении мы видим исчезающую величину импортного оборудования — 6% [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1294. Л. 26; Д. 1483. Л. 69 об.].

Необходимость передовых технологий в строительстве и промышленности для обеспечения экономической эффективности освоения зоны БАМа и их дефицит (а часто и отсутствие) в СССР неизменно подчёркивались в официальных документах. Это говорит о том, что государству предстояло параллельно решить две задачи: масштабного инфраструктурного промышленного и социального расширения на новые территории и технологической модернизации.

## ЗАВИСИМОЕ РАЗВИТИЕ

В предыдущих разделах мы увидели, что проект освоения зоны Байкало-Амурской магистрали был намного шире задачи строительства самой дороги. Стратегическая цель состояла в создании комплекса добывающих и перерабатывающих производств на основе передовых технологий и в обеспечении выпускаемой ими продукции доступа к рынкам Азиатско-Тихоокеанского региона. Динамично развивающиеся внешнеэкономические связи с капиталистическими странами и благоприятная ценовая конъюнктура 1970-х гг., как казалось тогда, открывали

возможность совершить прорыв, создав на востоке страны новый крупный экспортный район.

Прогнозируя в перспективе нехватку на мировом рынке сырьевых товаров, в Госплане рассчитывали использовать «повышенную заинтересованность» других государств, прежде всего Японии (в которую шли все дальневосточные уголь и нефть, «подавляющая часть» древесины, половина целлюлозы и пиломатериалов), участвовать в освоении природных богатств региона [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 59 об.; Д. 1483. Л. 70 об.]. В 1976 г. в СОПС при подготовке программы развития Сибири и Дальнего Востока до 1990 г. определили следующий перечень главных задач, для решения которых целесообразно в первую очередь привлечь зарубежных партнёров:

- 1) сооружение в намеченные сроки БАМа;
- 2) создание крупной угольно-металлургической базы и газопромышленного комплекса;
- 3) дальнейшее развитие лесопромышленных комплексов и портового хозяйства (здесь, видимо, следует добавить, что этот, как и предыдущий, пункт также был частью плана освоения зоны БАМа) [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 67].

Главной формой иностранного участия признавались соглашения на компенсационной основе (по которым в СССР поставлялось оборудование, а расчёт происходил произведённой на нём продукцией) [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1483. Л. 60]. Серия таких соглашений, как мы видели в первой части статьи, была заключена на начальной стадии строительства магистрали. Поставки на экспорт «в порядке компенсации» обычно составляли около 20—30% от общего объёма производства. Перевести эти проценты в конкретные цифры мы можем на примере одного (из немногих) реализованного проекта — угледобычи в Нерюнгри. Проектная мощность разреза равнялась 13 млн т в год. По генеральному соглашению, компенсационные поставки в Японию должны были составить в целом 104 млн т [10, с. 219]. Что касается леса, то речь шла о ежегодных поставках в течение 5 лет, в сумме составивших 17,5 млн куб. м древесины и 742 тыс. куб. м пиломатериалов [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 71 об.].

Уже в концепции проекта освоения БАМа была видна его стратегическая хрупкость, являвшаяся проекцией тех проблем, с которыми столкнулся поздний СССР. Изначально существовал ориентир на связи почти исключительно с капиталистическими странами, которые выступали не только единственным потенциальным внешним рынком сбыта будущей продукции, но также источником технологий и ресурсов для создания промышленной базы в регионе.

Из таблицы 1 следует, что крупнейшие промышленные объекты Дальнего Востока планировалось возвести на основе технологий всего двух капиталистических стран — Японии и США (причём в 11 случаях из 13 этой страной была Япония).

## Запланированные промышленные проекты,

| Проект и местоположение  | Сроки строительства | Основная продукция  | Мощность     | Ориентированная стоимость, млн руб. | Страны — зарубежные партнёры |
|--|---------------------|---|--------------|-------------------------------------|------------------------------|
| 1. Освоение месторождения южно-якутских коксующихся углей и строительство железной дороги Тында — Беркалит   | 1975—1985           | уголь   | 12 млн т     | 1 746                               | Япония                       |
| 2. Разработка лесных ресурсов Дальнего Востока (конкретного места нет)                                       | 1974—1984           | деловая древесина   | 6,1 млн куб. | 382                                 | Япония                       |
| 3. Морской порт в б. Врангеля (г. Находка, Приморский край)  | 1971—1975           | —   | —            | —                                   | Япония                       |
| 4. Геологоразведочные работы на нефть и газ (шельф о. Сахалин)   | —                   | —   | —            | —                                   | Япония, США                  |
| 5. Геолого-разведочные работы по поиску газа (Якутская АССР)   | —                   | —   | —            | —                                   | США, Япония                  |
| 6. Нефтеперерабатывающий завод (г. Находка, Приморский край)   | 1976—1985           | нефтепродукты   | 12 млн т     | 450                                 | Япония                       |
| 7. Дальневосточный металлургический комбинат (место не указано)  | 1981—1996           | чугун, сталь  | 10—12 млн т  | 4 000                               | Япония                       |
| 8. Таёжный ГОК (Якутская АССР)   | 1976—1985           | железная руда   | 8,2 млн т    | 630                                 | Япония                       |
| 9. Дальневосточный химический комбинат (г. Находка, Приморский край)   | 1986—1990           | химические продукты   | —            | 640                                 | Япония, США                  |
| 10. Свободненский ЦБК (Амурская область)   | 1978—1983           | целлюлоза товарная  | 500 тыс. т   | 860                                 | Япония                       |
| 11. Целлюлозный завод (г. Тында, Амурская область)   | 1979—1985           | целлюлоза товарная  | 500 тыс. т   | 460                                 | Япония                       |
| 12. Освоение лесных ресурсов Сибири и Дальнего Востока (лесопромышленные комплексы (в том числе в г. Тында)) | 1979—1985           | пиломатериалы, фанера, древесно-стружечные плиты, деловая древесина | —            | 1 030                               | Япония                       |
| 13. Дальневосточный глинозёмный завод (место не указано)   | 1981—1990           | глинозём  | —            | 420                                 | Япония                       |
| <b>Всего средств:</b>  |                     |   |              | <b>10 618</b>                       |                              |

Сост. по: [РГАЭ. Ф. 399. Оп. 3. Д. 1478. Л. 88—85; 2; 11; 13; 17].

Таблица 1

## связанные с БАМом, и их современное состояние

| Характер участия зарубежных стран   | Привлекаемые средства                        | Погашение   | Современное состояние проекта  |
|---|--|---|--|
| поставка оборудования   | 335 млн руб. (по другим данным 390 млн руб.) | угольный концентрат   | 1979 г. — Нерюнгринский угольный разрез сдан в эксплуатацию<br>2011 г. — начало добычи угля на Эльгинском месторождении  |
| поставки строительного и лесозаготовительного оборудования, судов, товаров ширпотреба | 340 млн руб.                                 | поставки в 1975—1979 гг. 17,5 млн куб. м деловой древесины и 900 тыс. куб. м пиломатериалов | Проект реализован  |
| поставки портового оборудования   | Примерно 60—80 млн долл.                     | оплата кредита наличными  | Проект реализован — построен порт Восточный  |
| поставка в кредит оборудования для проведения работ                                   | 75—100 млн долл.                             | погашение кредита в случае открытия рентабельных месторождений                              | В 1970—1980-х гг. открыто около 30 месторождений нефти и газа. Промышленная добыча началась с 1999 г. консорциумом мировых нефтедобывающих компаний в рамках проектов Сахалин 1, Сахалин 2 |
| поставка в кредит оборудования для проведения работ                                   | 150—200 млн долл.                            | погашение кредита в случае открытия рентабельных месторождений                              | Были открыты крупные месторождения, крупнейшие из которых Чаяндинское (пробная добыча произведена в 2014 г.), Среднеботубинское (промышленная эксплуатация начата в 2013 г.)               |
| оборудование  | —  | светлые нефтепродукты   | Строительство завода и его возможные параметры находятся в стадии обсуждения   |
| оборудование  | —  | прокат  | Проект не реализован   |
| оборудование  | —  | окатыши   | Проект находится в стадии обсуждения, сроки начала строительства постоянно отодвигаются  |
| основное технологическое оборудование   | —  | химические продукты   | Проект находится в стадии обсуждения (завод минеральных удобрений)   |
| технологическое оборудование  | 150 млн руб.                                 | целлюлоза   | Проект не реализован   |
| основное технологическое оборудование   | 150 млн руб.                                 | целлюлоза   | Проект не реализован   |
| основное технологическое оборудование   | 200 млн руб.                                 | лесоматериалы   | Проект не реализован   |
| основное технологическое оборудование   | 100 млн руб.                                 | алюминий  | Проект находится в стадии поиска инвестора   |

Цифры таблицы 1 в части привлекаемого объёма иностранных средств для запланированных объектов могут быть расценены только как ориентировочные, поскольку в ней нет данных по иностранным вложениям для самого дорогого проекта — Дальневосточного металлургического комбината (стоимостью 4 млрд руб.) — и таких крупных, как Таёжный ГОК (640 млн руб.), Дальневосточный химический комбинат (630 млн руб.) и Нефтеперерабатывающий завод (450 млн руб.). Тем не менее у нас появляются цифры хотя бы для примерного сопоставления. Ориентировочная стоимость освоения зоны БАМа оценивалась в 1975 г. в 17,1 млрд руб. Важнейшие проекты, для которых предполагалось привлечь иностранных партнёров, стоили вместе взятые примерно 10 млрд 618 млн руб. При этом по тем проектам, где известна запланированная доля иностранных вложений, она составляла от 20 до 90%, но чаще была около четверти от общей стоимости. Самым важным для нас является то, что участие иностранных компаний почти полностью состояло в предоставлении оборудования. Это вновь возвращает нас к мысли не только о дефиците финансов, но, главное, о технологических ограничениях СССР, не позволявших ему самостоятельно запустить процесс освоения восточных районов с приемлемыми параметрами окупаемости вложений. Запланированное в первой половине 1970-х гг. развитие Дальнего Востока было технологически зависимо от стран ядра капитализма. А компенсационные соглашения как главная форма сотрудничества в освоении этого региона, хотя и открывали возможность получить необходимое оборудование, но снижали потенциальные экспортные доходы в перспективе нескольких десятков лет.

Мы видим, что из 13 заявленных крупных проектов в рамках советского периода были реализованы только три: разработка угля на Нерюнгринском угольном разрезе, разработка лесных ресурсов, строительство порта Восточный. Эти проекты объективно углубляли колею развития Дальнего Востока как сырьевого придатка капиталистических экономик. Ещё два проекта — освоение нефтегазовых месторождений Якутии и Сахалина — были реализованы в 1990-х — начале 2000-х гг., причём в последнем случае проект состоялся благодаря международному консорциуму крупнейших мировых нефтяных компаний.

Планы по развитию переработки сырья (такие как нефтеперерабатывающий завод в районе г. Находка; химический завод, сегодня больше известный как завод минеральных удобрений; алюминиевый завод) остались на бумаге, но они до сих пор обсуждаются на государственном уровне как перспективные направления инвестиций. Дискуссии по ним «ожили» во время резкого подъёма дальневосточной политики в середине 2000-х гг. Для нефтеперерабатывающего завода уже в постсоветский период была создана специальная территория опережающего развития, но при этом до сих пор так и не найдена экономически привлекательная модель реализации данного проекта.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведённое исследование даёт основание для вывода, что планы освоения зоны БАМа не являлись политической импровизацией. Точнее, они были далеко не только этим. За парадным фасадом пропагандистских кампаний, призванных придать «коммунистической стройке» характер массового движения, просматриваются более долгосрочные и масштабные причинно-следственные связи.

Во-первых, мы видим узнаваемую логику, в которой благоприятная ценовая конъюнктура на сырьевых рынках побуждает решительным броском приступить к воплощению масштабных проектов развития Дальнего Востока, копившихся долгие годы. Планы создания регионального экономического комплекса в районе БАМа заключали в себе идеи, намеченные десятилетием ранее: о перспективности формирования экспортных мощностей на базе деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности, строительстве металлургических предприятий и нефтеперерабатывающих комплексов на Сахалине и материковой части Дальнего Востока мы можем прочесть в работах экономистов начала 1960-х гг. [3, с. 25—27]. Более того, современные индустриальные проекты в регионе (по крайней мере крупнейшие из них) были задуманы в тот же период. Стратегические замыслы в дальневосточной политике ждут своей реализации долго, воплощаются в усечённом виде и часто в сжатые сроки в рамках политических кампаний.

Ещё одной характеристикой проекта освоения зоны БАМа, до настоящего времени малоисследованной, но позволяющей по-новому интерпретировать советскую дальневосточную политику 1970-х гг., выступает её ориентированность на внешнюю торговлю. Проект начал воплощаться в контексте переосмысления роли связей с капиталистическим миром в развитии советской экономики, прогнозов мировых цен и спроса на сырьевые товары. Можно сказать и больше: БАМ изначально был нацелен на обеспечение потребностей капиталистических стран в сырье и представлял собой первый шаг в затянувшемся на более чем 40 лет «повороте на Восток». Без широкого потока угля, леса и нефтепродуктов в сторону советских портов на Тихом Океане оказалось невозможным обеспечить магистрали проектную загрузку и, следовательно, рентабельность. То, что прогнозы советских экономистов о долгосрочном сохранении высоких мировых цен на сырьё не сбылись, вряд ли стоит ставить им в вину. В 1970-е гг. многие страны выстроили свои стратегии развития исходя из такой перспективы. И здесь мы подходим к третьему и заключительному выводу данной статьи.

Политика развития Дальнего Востока 1970-х гг. сталкивалась с проблемами, характерными для развивающихся государств. Об этом свидетельствует низкое качество внешнеэкономических обменов: экспорт ограниченного числа сырьевых товаров и концентрация импортного

оборудования в узком спектре экспортных отраслей. Другим, и главным для нас, признаком выступает тот факт, что СССР был вынужден привлекать для развития региона не только финансовые ресурсы, но и технологии капиталистических государств на компенсационной основе. В сравнительной перспективе мы видим, что в данном случае он шёл по тому же пути, что и развивающиеся страны (особенно показателен пример Латинской Америки), бравшие кредиты под развитие производства, надеясь рассчитывать в будущем за счёт наращивания экспорта [20, р. 171].

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Алексеев В.В., Алексеева Е.В., Зубков К.И., Побережников И.В. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике. XVI—XX века. М.: Наука, 2004. 600 с.
2. «Алроса» выйдет из совместного с Evraz железорудного проекта в Якутии. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/17/832774-alrosa-viidet-iz-zhelezorudnogo-proekta-v-yakutii> (дата обращения: 24.11.2020).
3. Антология экономической мысли на Дальнем Востоке. Вып. 5. Региональные экономические исследования в 50-е — 60-е годы XX века / отв. ред. П.А. Минакир. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2012. 224 с.
4. БАМ: проблемы, перспективы... / сост. А. Деревянко. М.: Молодая гвардия, 1976. 176 с.
5. Богданова Е. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа — самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна: сб. ст. / сост. Н. Скорин-Чайков. М.: Новое литературное обозрение, 2013. С. 199—218.
6. Деревянко А.П. Строительство Байкало-Амурской магистрали (1974—1982 гг.) Исторический опыт. Владивосток: ДВНЦ АН СССР, 1983. 253 с.
7. Жизнь БАМа / под ред. О.А. Поворознюк, И.В. Крылова. Вена: Ин-т культурной и социальной антропологии Венского ун-та, 2020. 76 с.
8. Заостровцев А.П. Нефть, погоня за рентой и права собственности (обзор концепций) // Нефть, газ, модернизация общества / под общ. ред. Н.А. Добронравина, О.Л. Марганин. СПб.: «Экономическая школа» ГУ ВШЭ, 2010. С. 9—11.
9. Кин А.А. Регионально-транспортный мегапроект БАМ: уроки освоения // Регион: экономика и социология. 2014. № 4 (84). С. 55—72.
10. Минакир П.А., Рензин О.М., Чичканов В.П. Экономика Дальнего Востока: перспективы ускорения. Хабаровск: Хабаровское кн. изд-во, 1986. 256 с.
11. Официальный сайт компании «Мечел». История. URL: <https://www.mechel.ru/sector/mining/yakutugol/history/> (дата обращения: 24.11.2020).
12. Парфёнов Л. Наша эра. 1974 г. URL: <https://namednibook.ru/namedni/1974/> (дата обращения: 04.11.2020).
13. Среднеботуобинское нефтегазоконденсатное месторождение НГКМ. URL: <https://neftegaz.ru/tech-library/mestorozhdeniya/142036-srednebotuobinskoe-neftegazokondensatnoe-mestorozhdenie-ngkm/> (дата обращения: 24.11.2020).
14. Трубопроводная система «Восточная Сибирь — Тихий океан». URL: <https://www.transneft.ru/about/projects/realized/espo/> (дата обращения: 05.11.2020).
15. Ханин Г.И. Экономическая история России в новейшее время: монография: в 2 т. Новосибирск: НГТУ, 2008. Т. 1. Экономика СССР в конце 30-х годов — 1987 год. 516 с.

16. Хилл Ф., Гэдди К. Сибирское бремя. Просчёты советского планирования и будущее России / пер. с англ. М.: Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2007. 328 с.
17. Чаяндинское месторождение. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/chayandinskoye/> (дата обращения: 24.11.2020).
18. Шепелев И.А. Советский опыт строительства Байкало-Амурской магистрали в условиях коренной модернизации железнодорожной отрасли // Вестник Омского университета. Серия: Исторические науки. 2019. № 1 (21). С. 126–133.
19. Davis S. *The Russian Far East: The Last Frontier?* London; New York: Routledge, 2003. 155 p.
20. Kohly A. *State-Directed Development. Political Power and Industrialization in the Global Periphery.* Cambridge: Cambridge University Press, 2004. 445 p.
21. Kotkin S. *Armageddon Averted. The Soviet Collapse 1970–2000.* Oxford: Oxford University Press, 2008. 280 p.
22. Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline Memories and Emotions of a Socialist Construction Project // *Sibirica*. 2019. Vol. 18. № 1. P. 22–52.
23. Ward C.J. *The “Path to the Future” or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974–1984: PhD in Philosophy diss.* Chapel Hill, 2002. 281 p.
24. ГАРФ (Гос. арх. Российской Федерации).
25. РГАЭ (Рос. гос. арх. экономики).

## REFERENCES

1. Alekseev V.V., Alekseeva E.V., Zubkov K.I., Poberezhnikov I.V. *Aziatskaya Rossiya v geopoliticheskoy i tsivilizatsionnoy dinamike. XVI–XX veka* [Asiatic Russia in Geopolitical and Civilizational Dynamics from the 16<sup>th</sup> Century until the 20<sup>th</sup> Century]. Moscow, Nauka Publ., 2004, 600 p. (In Russ.)
2. «Alrosa» vyidet iz sovместnogo s Evraz zhelezorudnogo proekta v Yakutii [“Alrosa” Will Withdraw from the Joint Iron-Ore Project with Evraz in Yakutia]. Available at: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2020/06/17/832774-alrosa-viidet-iz-zhelezorudnogo-proekta-v-yakutii> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
3. *Antologiya ekonomicheskoy mysli na Dal'nem Vostoke*. Vyp. 5. Regional'nye ekonomicheskie issledovaniya v 50-e — 60-e gody XX veka [The Anthology of Economic Thought in the Far East. Issue 5. Regional Economic Studies in the 50s and the 60s of the 20<sup>th</sup> Century]. Executive ed. P.A. Minakir. Khabarovsk, IEI DVO RAN Publ., 2012, 224 p. (In Russ.)
4. *BAM: problemy, perspektivy...* [The Baikal-Amur Mainline (BAM): Problems and Prospects...]. Comp. by A. Derevyanko. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 1976, 176 p. (In Russ.)
5. Bogdanova E. Kak utopiya stala real'nost'yu. «Stroitel'stvo BAMA — самое schastливое время v moey zhizni» [How Utopia Has Become a Reality. The Construction of the Baikal-Amur Mainline (BAM) — the Happiest Time of My Life]. *Topografiya schast'ya: etnograficheskie karty moderna: sb. st.* [Topography of Happiness: Ethnographic Maps of Modernism: Collected Works]. Comp. by N. Ssorin-Chaykov. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2013, pp. 199–218. (In Russ.)
6. Derevyanko A.P. *Stroitel'stvo Baykalo-Amurskoy magistrali (1974–1982 gg.). Istoricheskiy opyt* [The Construction of the Baikal-Amur Mainline (1974–1982). Historical Experience]. Vladivostok, DVNTs AN SSSR Publ., 1983, 253 p. (In Russ.)
7. *Zhizn' BAMA* [The Life of the Baikal-Amur Mainline (BAM)]. Ed. by O.A. Povoroznyuk, I.V. Krylov. Vena, In-t kul'turnoy i sotsial'noy antropologii Venskogo un-ta Publ., 2020, 76 p. (In Russ.)



8. Zaostrovtssev A.P. Neft', pogonya za rentoy i prava sobstvennosti (obzor kontseptsii) [Oil, Rent Seeking and Property Rights (Overview of Concepts)]. *Neft', gaz, modernizatsiya obshchestva* [Oil, Gas and Society Modernization]. General ed. by N.A. Dobronravin, O.L. Margania. Saint Petersburg, "Ekonomicheskaya shkola" SU HSE Publ., 2010, pp. 3—30. (In Russ.)
9. Kin A.A. Regional'no-transportnyy megaproekt BAM: uroki osvoeniya [The Regional Transport Megaproject of the Baikal-Amur Mainline (BAM): Lessons of Development]. *Region: ekonomika i sotsiologiya*, 2014, no. 4 (84), pp. 55—72. (In Russ.)
10. Minakir P.A., Renzin O.M., Chichkanov V.P. *Ekonomika Dal'nego Vostoka: perspektivy uskoreniya* [The Economy of the Far East: Prospects for Acceleration]. Khabarovsk, Khabarovskoe kn. izd-vo Publ., 1986, 256 p. (In Russ.)
11. *Ofitsial'nyy sayt kompanii «Mechel». Istoriya* [History. The Official Site of the "Mechel" Company]. Available at: <https://www.mechel.ru/sector/mining/yakutugol/history/> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
12. Parfenov L. *Nasha era. 1974 g.* [Our Era. 1974]. Available at: <https://namednibook.ru/namedni/1974/> (accessed 04.11.2020). (In Russ.)
13. *Srednebotubinskoe neftegazokondensatnoe mestorozhdenie NGKM* [The Srednebotubinskoye Oil and Gas Condensate Field]. Available at: <https://neftegaz.ru/tech-library/mestorozhdeniya/142036-srednebotubinskoe-neftegazokondensatnoe-mestorozhdenie-ngkm/> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
14. *Truboprovodnaya sistema «Vostochnaya Sibir' — Tikhyy okean»* [The Eastern Siberia — Pacific Ocean Pipeline System]. Available at: <https://www.transneft.ru/about/projects/realized/espo/> (accessed 05.11.2020). (In Russ.)
15. Khanin G.I. *Ekonomicheskaya istoriya Rossii v noveyshee vremya: monografiya: v 2 t. T. 1. Ekonomika SSSR v kontse 30-kh godov — 1987 god* [The Economic History of Russia in Contemporary Times: Monograph: In 2 Volumes. Vol. 1. The Soviet Economy from the Late 30s until 1987]. Novosibirsk, NGTU Publ., 2008, 516 p. (In Russ.)
16. Hill F., Gaddy C. *Sibirskoe bremya. Proschety sovetskogo planirovaniya i budushchee Rossii* [The Siberian Curse: How Communist Planners Left Russia out in the Cold and the Future of Russia]. Moscow, Nauchno-obrazovatel'nyy forum po mezhdunarodnym otnosheniyam Publ., 2007, 328 p. (In Russ.)
17. *Chayandinskoe mestorozhdenie* [The Chayandinskoye Field]. Available at: <https://www.gazprom.ru/projects/chayandinskoye/> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
18. Shepelev I.A. Sovetskiy opyt stroitel'stva Baykalo-Amurskoy magistrali v usloviyakh korennoy modernizatsii zheleznodorozhnoy otrasli [Soviet Experience of Building the Baikal-Amur Mainline in the Context of Total Modernization of the Railway Industry]. *Vestnik Omskogo universiteta, series "Istoricheskie nauki"*, 2019, no. 1 (21), pp. 126—133. (In Russ.)
19. Davis S. *The Russian Far East: The Last Frontier?* London, New York, Routledge Publ., 2003, 155 p. (In Eng.)
20. Kohly A. *State-Directed Development. Political Power and Industrialization in the Global Periphery*. Cambridge, Cambridge University Press Publ., 2004, 445 p. (In Eng.)
21. Kotkin S. *Armageddon Averted. The Soviet Collapse 1970—2000*. Oxford, Oxford University Press Publ., 2008, 280 p. (In Eng.)
22. Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline Memories and Emotions of a Socialist Construction Project. *Sibirica*, 2019, vol. 18, no. 1, pp. 22—52. (In Eng.)
23. Ward C.J. *The "Path to the Future" or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974—1984*. PhD in Philosophy diss. Chapel Hill, 2002, 281 p. (In Eng.)