

УДК 94 (571.54)

DOI 10.25688/2076-9105.2018.32.4.05

**Н.С. Байкалов,****А.Л. Тихонов**

## **Строительный комплекс позднесоветской Бурятии: проблемы, достижения, перспективы (на материалах районов БАМа)<sup>1</sup>**

На формирование строительного комплекса Бурятии в позднесоветский период определяющее влияние оказало строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, охватившей ряд малоосвоенных северных районов республики. Первоначально республиканская база стройиндустрии не могла удовлетворить потребности стройки в стройматериалах. Проектировщики и руководство строительства делали акцент на организации поставок необходимой БАМу продукции из других регионов страны, что вело к удорожанию себестоимости строящихся объектов, затягиванию строительства, постоянному росту строительного брака и увеличению объема ремонтных работ. Выход был найден в форсированном возведении местных предприятий стройиндустрии, что позволило к середине 1980-х годов обеспечить поставками большинство строящихся объектов. Сооружение БАМа привело к складыванию крупного индустриального кластера на севере Бурятии, значительно ускорив развитие строительного комплекса региона в целом.

*Ключевые слова:* позднесоветская модернизация; комсомольские стройки; железнодорожный транспорт; региональные строительные комплексы; базы стройиндустрии; жилищное строительство.

**В**о второй половине XX века правительство Бурятской АССР решало масштабные задачи завершения модернизации региона. Массовое жилищное строительство и возведение новых промышленных объектов превратило строительную индустрию в ключевой сектор производства, что привело к укрупнению и централизации строительных предприятий. Организация строительного производства в сибирских регионах характеризовалась рядом особенностей, среди которых исследователи выделяют экстремальные природно-климатические условия и трудности проектно-

---

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ, проект №18-49-030010р\_а «Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от модернизационного проекта развитого социализма к постсоветской (ре)индустриализации», и Бурятского государственного университета, проект № 18-03-0502 «Повседневная жизнь молодых индустриальных городов Сибири: опыт БАМа (1970–1990-е гг.)».

изыскательной деятельности, размещение баз стройиндустрии на малонаселенных и слабоосвоенных территориях, потребности в развитии различных типов строительных баз и др. [12: с. 87].

Одним из наиболее серьезных испытаний строительного комплекса Бурятии стал грандиозный проект освоения северных районов, инициированный сооружением Байкало-Амурской магистрали (БАМ), в период с 1974 по 1989 год. Всесоюзная комсомольская стройка вовлекла в орбиту влияния, прежде всего, малонаселенные Северо-Байкальский и Баунтовский (с 1990 года — Муйский) районы, которые из-за своей отдаленности и транспортной недоступности были оторваны от основных производственных мощностей и сырьевых баз региона.

В структуре строительного сектора республики предприятия БАМа играли важную роль, что выражалось в общих объемах подрядных работ, численности работников и количестве строительно-монтажных организаций (табл. 1).

Таблица 1

**Основные показатели развития строительного комплекса<sup>2</sup>**

	1970	1980	1990
Объем подрядных работ, выполненных собственными силами строительно-монтажных организаций (млн руб.)	106,4	269,2	452,5
Численность работников в строительных организациях (тыс. человек)	22,2	39,8	46,0
Число строительно-монтажных организаций	58	125	186

Строительство БАМа способствовало росту числа строительных предприятий в Бурятии. Накануне начала реализации масштабного проекта в республике насчитывалось 30 первичных строительно-монтажных организаций с объемом работ в 64,4 млн руб. [8: с. 97]. Новые строительные производства размещались главным образом на территориях вдоль будущей магистрали.

Генеральным подрядчиком бурятского участка стройки являлся трест «Нижеангарсктрансстрой», который был создан приказом Минтрансстроя СССР № 217 в ноябре 1974 года. В состав предприятия был передан строительно-монтажный поезд (СМП) № 572 треста «Востсибтрансстрой» Главжелдорстроя Урала и Сибири [9: с. 2]. Первоначально трест располагался в райцентре Северо-Байкальского района, поселке Нижнеангарске, но вскоре перебазировался в будущую «столицу» бурятского участка магистрали, основной перевалочный пункт и центр снабжения стройки — поселок Северобайкальск (с 1981 г. — город). В разгар строительства БАМа общее количество работников треста достигало девяти тыс. человек (Архивный отдел администрации МО «Город Северобайкальск». Ф. 15. Оп. 1. Д. 262. Л. 8). «Нижеангарсктрансстрой» объединял 18 специализированных строительных и транспортных подразделений, включая 12 строительно-монтажных поездов,

<sup>2</sup> Составлено по: Республика Бурятия — 75 лет: стат. сб. Улан-Удэ, 1998. С. 246.

автобазу, управление механизации, управление производственно-технической комплектации и т. д. Среди основных задач, стоящих перед трестом, были укладка главного пути протяженностью более 600 км, рубка просек под земполотно, строительство автодороги и ЛЭП-220, обустройство базовых поселков строителей, возведение временного и постоянного жилья, объектов железнодорожного и социально-бытового назначения, организация собственных баз стройиндустрии и т. д.

Другим строительным гигантом республики являлось управление строительства (УС) «БАМтоннельстрой», выделившееся из Главтоннельмостростроя в январе 1975 года в соответствии с приказом Минтрансстроя № 12 (Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. Р-1880. Оп. 1. Д. 46. Л. 1). Местом постоянной дислокации предприятия был выбран Нижнеангарск, поскольку шесть из восьми тоннелей БАМа, включая самый протяженный в России — Северомуйский, располагаются на территории республики. К середине 1980-х годов организация являлась одной из крупнейших на БАМе, численность работников превышала семь тыс. человек (ГАРБ. Ф. Р-1880 Оп. 1. Д. 467. Л. 10). В составе управления находилось восемь тоннельных отрядов, две автобазы, управление механизации, управление производственно-технологической комплектации и другие подразделения, необходимые для тоннелестроения [10: с. 313–318].

Отсыпкой земляного полотна под железную дорогу, прокладкой автомобильных дорог, подъездных путей, разработкой карьеров занимались подразделения треста «ЗапБАМстроймеханизация», образованного в ноябре 1974 года в городе Усть-Куте. На бурятском участке БАМа из 11 механизированных колонн (МК) треста работало семь, общей численностью более двух тыс. человек, в том числе МК-137 в Северобайкальске, МК-142 в Нижнеангарске, МК-138 и 161 в Новом Уояне, МК-136 и 163 в Таксимо и т. д. [7: с. 279–280].

Для сооружения мостов, водопропускных труб и прочих искусственных сооружений в составе Главмостростроя в октябре 1974 года был сформирован трест «Мостострой-9», объединявший 11 мостотрядов (МО) и более пяти тыс. работников. На севере Бурятии располагались три коллектива мостостроителей: МО-52 в Северобайкальске (основные объекты — 839-километровый виадук на обходном пути через Северомуйский тоннель, мосты через реки Тью и Гоуджекит), МО-53 в Новом Уояне (мост через Верхнюю Ангару), МО-97 в Таксимо (автомобильный и железнодорожный мосты через Витим) [7: с. 309–311].

Строительство постоянных поселков и железнодорожных станций осуществлялось в форме шефской помощи 13 союзных республик и 22 автономных административных единиц РСФСР, включая Москву и Ленинград [5: с. 49]. В обязанности шефских организаций входили планирование, финансирование и осуществление строительно-монтажных работ, обеспечение стройки рабочей силой и необходимыми строительными материалами. В Бурятской АССР

шефами курировалось возведение следующих населенных пунктов: Северобайкальск (Ленинград), Кичера (Эстонская ССР), Ангоя (Азербайджанская ССР), Новый Уоян (Литовская ССР), Янчукан (Армянская ССР), Таксимо (Латвийская и Белорусская ССР).

Самым крупным объектом шефского строительства был город Северобайкальск. Коллектив ленинградских строителей, организованный первоначально в трест (1975), а затем в передвижную механизированную колонну (ПМК) «ЛенинградБАМстрой» (1976), насчитывал более тысячи человек. За период с 1975 по 1990 год силами ПМК было введено в эксплуатацию 30 крупнопанельных жилых домов 122-й серии, 21 жилой дом со встроенными помещениями социально-бытового и культурного назначения, две общеобразовательные школы, четыре дошкольных учреждения, железнодорожный и автомобильный вокзалы и ряд других важных объектов [13: с. 222].

Связи между центральными и северными районами республики традиционно были слабыми. Например, еще в 1950-е годы начинается разработка асбестового месторождения в Баунтовском районе. Однако из-за удаленности от основных транспортных магистралей доставка асбеста на предприятия Бурятии не производилась, продукция поступала в соседнюю Читинскую область (РГАСПИ. Ф. 556. Оп. 19. Д. 234. Л. 17–22). Два десятилетия спустя ситуация не изменилась, и все материалы для нужд стройки завозились на бурятский участок из других регионов страны. В условиях неразвитости транспортной системы районов БАМа организация поставок грузов была сопряжена с рядом непреодолимых трудностей, особенно в первые годы строительства. На месте производилось и перерабатывалось лишь до 90 тыс. куб. м круглого леса в год, 5–6 тыс. куб. м сырого торфяного утеплителя, 70 тыс. куб. м строительного песка, что не соответствовало потребностям строительства [5: с. 57]. В результате строительные предприятия регулярно не выполняли планы по сооружению объектов производственной и социальной инфраструктуры. По отдельным трестам объемы освоенных средств составляли 30–40 % в год [1: с. 24–27].

Из протоколов сессий районных советов депутатов, партийных собраний и производственных совещаний предприятий можно увидеть, что вопрос о создании местной базы стройиндустрии не сходил с повестки.

Наиболее оперативно собственная база стройиндустрии была организована в «БАМтоннельстрое», что было связано с потребностями тоннельщиков в бетоне и железобетонных конструкциях. При каждом тоннельном отряде создавался свой бетонорастворный завод или узел, механический цех, обслуживающий технику и изготавливающий арматуру и другие металлические детали, а также пилорама и столярные мастерские.

Своя строительная промышленность сформировалась в ПМК «ЛенинградБАМстрой». Поскольку осуществлявшаяся из Ленинграда доставка стеновых панелей и прочих комплектующих строящихся зданий была дорогостоящей, в 1976 году в Северобайкальске были построены цех железобетонных

изделий, арматурный цех, пилорама, механические мастерские, камнедробилка и песочный карьер. Это позволило строителям ПМК уже к концу 1979 года сдать в эксплуатацию первый крупнопанельный многоэтажный жилой дом.

Внутренняя база стройиндустрии «Нижнеангарсктрансстроя» сформировалась с большим опозданием только к середине 1980-х годов, что было связано с длительными бюрократическими процедурами согласования проектной документации, межведомственной разобщенностью, перебоями в финансировании, а также чрезвычайной загруженностью генподрядного треста. Во второй половине 1970-х годов Северобайкальское отделение специального конструкторско-технологического бюро Главбурятстроя приступило к разработке проектно-сметной документации ряда объектов строительной индустрии. Одной из первых в конце 1970-х годов была создана строительная база при СМП-575, в составе которой находились бетоносмесительная установка, полигон железобетонных изделий мощностью в десять тыс. куб. м товарного бетона в год, а также столярный цех по производству оконных и дверных блоков, переплетов, рам, обрезной доски и других материалов. В 1980 году была построена и введена в эксплуатацию производственная база в СМП-581. В 1982–1984 годы свое производство стройматериалов было организовано при СМП-708. В него вошли асфальтобетонный завод мощностью 60 тыс. тонн и бетонорастворный узел по производству 40 тыс. куб. м бетона в год [5: с. 57].

Большинство существовавших производственных баз были не в состоянии удовлетворить потребности расширяющегося строительства. Их проектирование и сооружение производилось силами самих подразделений по графе «временные здания и сооружения», что определило относительно низкий технический уровень работ и отсутствие постоянной программы объема выпускаемой продукции. Чаще всего такие базы представляли собой небольшие хозяйства в местах дислокации строительных подразделений.

Главной базой стройиндустрии на севере Бурятии был призван стать Уоянский комбинат производственных предприятий (КПП). В 1978 году было принято решение о строительстве КПП в поселке Новый Уоян. В составе комбината предусматривались цеха по производству железобетонных изделий мощностью 22 тыс. куб. м, по производству арболитовых стеновых панелей мощностью 7 тыс. куб. м, по деревообработке и столярному делу [Там же]. Строительство КПП осуществлялось по проекту «Иркутскгипротранса» силами СМП-572 в течение семи лет — с 1979 по 1986 год. Главной причиной, тормозившей выход комбината на проектную мощность, был недостаток древесины, которая поступала от лесозаготовительных организаций республики нерегулярно.

Недостаток строительных материалов частично компенсировался республиканскими предприятиями, расположенными вне зоны сооружения магистрали. Улан-Удэнский завод металлических мостовых конструкций (ЗММК), Локомотивовагоноремонтный завод (ЛВРЗ), Улан-Удэнский судостроительный

завод, Тимлюйский цементный и шиферный заводы, Таловский завод железобетонных изделий, объединение «Забайкаллес» работали под девизом «Заказам БАМа — зеленую улицу».

До появления железной дороги единственным транспортным путем для поставки грузов на север Бурятии был морской: из порта Култук по озеру Байкал в порт Курлы (Северобайкальск). Специально для этих целей судостроительным заводом г. Улан-Удэ были изготовлены катера и баржи [3: с. 105].

В 1973 году для будущей стройки был построен ЗММК. Мощность предприятия составила 60 тыс. тонн металлоконструкций в год. Первоначально заводу не удавалось справиться с основными технико-экономическими заданиями и номенклатурой выпускаемой продукции. Тем не менее наблюдался ежегодный прирост объемов производства, о чем свидетельствуют статистические данные [12: с. 56]. По оценкам специалистов, более двух третей мостов бурятского участка БАМа было изготовлено на данном заводе [6: с. 278].

Тимлюйский цементный завод поставлял свою продукцию для большинства строительных объектов зоны БАМа. В частности, Байкальский, Северо-Муйский и Мысовые тоннели выстроены с использованием тимлюйского цемента. Продукция завода также использовалась в строительстве жилья в бамовских поселках.

На удовлетворение потребностей БАМа был ориентирован Таловский завод железобетонных изделий, первая очередь которого была запущена еще в 1958 году в поселке Таловка Бурятской АССР. В разгар строительства магистрали завод сумел выйти на проектную мощность, выпуская ежегодно от 40 до 60 тыс. куб. м железобетона. Например, в 1983 году завод направил на стройку 38 тыс. железобетонных конструкций из произведенных 62 тыс. куб. м (ГАРБ. Р-248. Оп. 20. Д. 3404. Л. 1). Специально для БАМа на предприятии был освоен выпуск высококачественных пустотелых железобетонных опор для контактной сети [3: с. 106].

В целях обеспечения строительства лесом и пиломатериалами Бурятский обком КПСС в октябре 1974 года обратился с просьбой в Минтрансстрой СССР. В результате были определены лимиты на использование бамовцами лесных массивов из леспромхозов комбината «Забайкаллес» Баргузинского и Курумканского районов Бурятской АССР [11: с. 615].

Несмотря на значительные сдвиги в развитии стройиндустрии, сохранялись серьезные проблемы в области снабжения, проектировки и качества строительных работ (ГАРБ. Ф. Р-867. Оп. 1. Д. 467. Л. 19–20). Архитектурная документация большинства городских населенных пунктов не соответствовала принятым нормам. В планах развития поселений отсутствовали проекты инженерного оборудования — центральных сетей канализации, водоснабжения, тепловых сетей. Например, только в 1979 году генпроектировщик Сибгипротранс задержал проектно-сметную документацию по стационарным поселкам Северо-Байкальского района объемом в 12 млн руб. (ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 12. Д. 2. Л. 226).

Строительство без необходимых технических изысканий и документации приводило и к более серьезным последствиям. Например, узловую железнодорожную станцию со сменой электровозной тяги на тепловозную планировалось разместить в поселке Муякан Баунтовского района Бурятии. Однако после разрушения первых построенных в Муякане зданий, вызванного непригодностью местного грунта, проект был перенесен в поселок Таксимо, где осуществлялся без необходимой проектно-изыскательной документации [2: с. 52].

Качество строительных работ было низким, на что постоянно обращали внимание народные контролеры, журналисты, представители профсоюзных организаций. Много нареканий по качеству вызывали капитальные жилые дома и общественные здания в Новом Уояне, построенные СМП «ЛитваБАМстрой». Выявленные на данных объектах нарушения стали основанием для возбуждения уголовного дела и объявления во всесоюзный розыск руководства предприятия [7: с. 138–139]. Заместитель руководителя группы оперативного контроля по БАМу Госстроя РСФСР А. Тавкин отмечал, что практически все шефские коллективы строили капитальные объекты без надлежащего контроля, допуская приписки и брак.

Тем не менее темпы строительства жилья в районах БАМа возрастали, что было вызвано внедрением коллективного подряда, переходом строительных предприятий на хозрасчет. Принятие Комплексной программы развития производительных сил Дальневосточного экономического района, Бурятской АССР и Читинской области на период до 2000 г. стимулировало рост жилищного и гражданского строительства. По результатам 1988 года строительными подразделениями БАМа обеспечили прибыль более 90 млн руб., сдав в эксплуатацию 205 тыс. кв. м жилья.

Северобайкальский, Муйский и Баунтовские районы во второй половине 1980-х годов достигли своих максимальных объемов по вводу в действие жилых домов (табл. 2.)

Таблица 2

**Ввод в действие жилых домов по северным районам Бурятии,  
тыс. кв. м общей площади<sup>3</sup>**

Район	1976–1980	1981–1985	1986–1990	1991–1995
Северо-Байкальский (включая Северобайкальск)	37,9	131,7	253,4	119,1
Баунтовский	24,4	27,4	69,4	24,0
Муйский	–	–	45,1	20,6
Всего по Бурятии	1646,7	1826,0	2590,0	1350,2

Как видно из таблицы 2, в период интенсивного строительства БАМа северные районы смогли значительно увеличить свою долю в общереспубликанских показателях. Во второй половине 1980-х годов Северо-Байкальский

<sup>3</sup> Составлено по: Республика Бурятия — 75 лет: стат. сб. Улан-Удэ, 1998. С. 249.

район занял второе место в республике, уступив только столице Бурятии, городу Улан-Удэ.

Таким образом, строительство БАМа позволило существенно изменить количественную и качественную структуру строительного комплекса Бурятии. За короткий период в северных районах республики были развернуты крупные строительные предприятия и тресты, располагавшие многотысячным коллективами транспортных строителей. Работа на неосвоенных территориях заставляла строителей не только строить железную дорогу, но и с нуля создавать объекты социальной сферы, а также самостоятельно искать способы снабжения стройки необходимыми материалами. Такое распыление средств и ресурсов не могло не сказаться на объемах и качестве возводимых объектов. Республиканский строительный комплекс оказался не готов обеспечить стройку необходимой продукцией, что было связано с незначительными объемами производства и неразвитостью транспортной инфраструктуры. Однако к середине 1980-х годов местное производство стройматериалов сумело выйти на планируемые мощности, обеспечив поставками большинство объектов БАМа. Сооружение магистрали стало катализатором развития строительного комплекса в Бурятии в целом, а также способствовало появлению крупного индустриального кластера на севере региона.

### *Литература*

1. Байкалов Н.С. Жилищное строительство в поселках бурятского участка БАМа: проблемы и решения // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 8. Ч. 2. С. 24–27.
2. Байкалов Н.С. Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.). Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета, 2007. 198 с.
3. БАМ — дорога нашей судьбы: вчера и сегодня. Ч. 1. Северобайкальский регион Восточно-Сибирской железной дороги / авт.-сост. А.И. Белозеров. Новосибирск: Изд-во Сибирского государственного университета путей сообщения, 2012. 508 с.
4. БАМ на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона / отв. ред. И.В. Гордиенко. Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 1999. 217 с.
5. БАМ продолжается / сост. Г.Л. Санжиев. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1987. 222 с.
6. История Бурятии: в 3-х т. / отв. ред. Б.В. Базаров. Т. 3: XX–XXI вв. Улан-Удэ: БНЦ СО РАН, 2011. 464 с.
7. Кривой А.С. БАМ от А до Я. Иркутск: Вост.-Сиб. издательская компания, 2004. 368 с.
8. Народное хозяйство Бурятской АССР. 1923–1983: юбил. стат. сб. Улан-Удэ: Статуправление Бурятской АССР, 1983. 146 с.
9. По рельсам времени приходят поезда / ред.-сост. В.В. Островский. Иркутск: Иркутский дом печати, 2001. 480 с.



10. Сквозь горы, сквозь годы. К 25-летию «БАМтоннельстрой» / ред.-сост. В.В. Островский. Иркутск: Иркутский дом печати, 1999. 320 с.
11. Собрание действующего законодательства Бурятской АССР. Т. 1. Улан-Удэ: Бурят. кн. изд-во, 1980. 628 с.
12. Тищенко О.В. Особенности освоения и наращивания производственных мощностей строительного комплекса Иркутской области в 1950–1980 гг. // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2010. № 2. С. 87–92.
13. Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / ред.-сост. П.Л. Натаев. Улан-Удэ: Респ. тип., 2005. 271 с.

### *Literatura*

1. Bajkalov N.S. Zhilishhnoe stroitel'stvo v poselkax buryatskogo uchastka BAMA: problemy' i resheniya // Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy' teorii i praktiki. Tambov: Gramota, 2011. № 8. Ch. 2. S. 24–27.
2. Bajkalov N.S. Formirovanie social'noj infrastruktury' poselenij Buryatskogo uchastka BAMA (1974–1989 gg.). Ulan-Ude': Izd-vo Buryatskogo gosuniversiteta, 2007. 198 s.
3. BAM — doroga nashej sud'by': vchera i segodnya. Ch. 1. Severobajkal'skij region Vostochno-Sibirskoj zheleznoj dorogi / avt.-sost. A.I. Belozerov. Novosibirsk: Izd-vo Sibirskogo gosudarstvennogo universiteta putej soobshheniya, 2012. 508 s.
4. BAM na territorii Buryatii: istoriya stroitel'stva, ee rol' v xozyajstvennom osvoenii regiona / otv. red. I.V. Gordienko. Ulan-Ude': BNCz SO RAN, 1999. 217 s.
5. BAM prodolzhaetsya / sost. G.L. Sanzhiev. Ulan-Ude': Buryat. kn. izd-vo, 1987. 222 s.
6. Istoriya Buryatii: v 3-x t. / otv. red. B.V. Bazarov. T. 3: XX–XXI vv. Ulan-Ude': BNCz SO RAN, 2011. 464 s.
7. Krivoj A.S. BAM ot A do Ya. Irkutsk: Vost.-Sib. izdatel'skaya kompaniya, 2004. 368 s.
8. Narodnoe xozyajstvo Buryatskoj ASSR. 1923–1983: yubil. stat. sb. Ulan-Ude': Statupravlenie Buryatskoj ASSR, 1983. 146 s.
9. Po rel'sam vremeni prixodyat poezda / red.-sost. V.V. Ostrovskij. Irkutsk: Irkutskij dom pečati, 2001. 480 s.
10. Skvoz' gory', skvoz' gody'. K 25-letiyu «BAMtonnel'stroj» / red.-sost. V.V. Ostrovskij. Irkutsk: Irkutskij dom pečati, 1999. 320 s.
11. Sobranie dejstvuyushhego zakonodatel'stva Buryatskoj ASSR. Ulan-Ude': Buryat. kn. izd-vo, 1980. T. 1. 628 s.
12. Tishhenko O.V. Osobennosti osvoeniya i narashhivaniya proizvodstvenny'x moshhnostej stroitel'nogo kompleksa Irkutskoj oblasti v 1950–1980 gg. // Problemy' social'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri. 2010. № 2. С. 87–92.
13. Трасса мужества. Бурятский участок БАМа / ред.-сост. П.Л. Натаев. Улан-Удэ: Респ. тип., 2005. 271 с.

*N.S. Baikalov,  
A.L. Tikhonov*

**The Building Sector of the Late-Soviet Buryatia: Problems, Achievements, Prospects  
(on the Materials of the BAM Regions)**

The construction sector of Buryatia during the late Soviet period was decisively influenced by the Baikal-Amur railway project. The mainline covered a number of underdeveloped northern areas of the republic. In the early stage the building industry of Buryatia did not satisfy the railway construction demands. Designers and managers tried to organize construction supply of BAM from other regions of the country. It caused a rise in the cost of project, delay in construction, the continuous growth of defective production and a volume of repair work. The decision was found in the rapid formation of local construction industry enterprises, which produced the main kinds of necessary building materials. There was formed a large industrial cluster in the north of Buryatia during the construction of the BAM, which accelerated the development of the whole construction sector of the region.

*Keywords:* late-Soviet modernization; komsomol construction sites; railway transport; regional building sectors; the construction industry centers; housing construction.