

УДК 94(571.54)

DOI: 10.25688/20-76-9105.2021.43.3.3

### **Байкалов Николай Сергеевич**

кандидат исторических наук, доцент

Бурятский государственный университет им. Д. Банзарова

Россия, Улан-Удэ

E-mail: baikalov@bsu.ru; ORCID: 0000-0002-2511-9003

## **ФОРМИРОВАНИЕ СЕТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ТОРГОВЛИ И ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ В РАЙОНАХ СТРОИТЕЛЬСТВА БАМ (1974–1989)**

Работа посвящена изучению истории строительства и материально-технического обеспечения предприятий торговли и общепита в районах сооружения Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в период с 1974 по 1989 год. На основе анализа документальных источников центральных, региональных и муниципальных архивов, а также личных воспоминаний строителей в статье реконструирован процесс создания предприятий снабжения и их материально-технического оснащения, приведены показатели обеспеченности населения объектами торговой сети. Сделаны выводы об отставании темпов ее формирования, на что повлияли такие факторы, как отраслевой механизм управления стройкой, ошибки и просчеты проектировщиков, корректировки проектно-сметной документации, сокращение объемов финансирования, недостатки в планировании транспортно-логистической схемы. Подчеркивается, что система рабочего снабжения рассчитывалась на период строительства магистрали. Это повлияло на размещение объектов преимущественно во временных или приспособленных зданиях, которые после завершения комсомольской стройки не были организованно переданы в муниципальное ведение, подверглись частичному разорению и утрате.

Ключевые слова: Байкало-Амурская железнодорожная магистраль; всесоюзная комсомольская стройка; торговля; общественное питание; потребительская кооперация; система рабочего снабжения; котлопункты; автолавки.

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект № 21-09-43043.

UDC 94(571.54)

DOI: 10.25688/20-76-9105.2021.43.3.3

**Nikolay S. Baikalov**

PhD in History, Associate Professor

Banzarov Buryat State University

Russia, Ulan-Ude

E-mail: baikalov@bsu.ru; ORCID: 0000-0002-2511-9003

**FORMATION OF TRADE AND PUBLIC FOOD ENTERPRISES IN THE CONSTRUCTION AREAS OF BAIKAL-AMUR RAILWAY MAINLINE (1974–1989)**

The paper is devoted to the formation and material and technical equipment of the trade and public food enterprises in the construction areas of BAM during the period from 1974 to 1989. The author considers the main indicators of work supply facilities and population needs on the base of documentary and oral sources analysis. The number of the workers' supply enterprises was lower than the normative. The lag in their construction was influenced by such factors as the branch mechanism of construction management, miscalculations of designers, adjustments to design estimates, reduction in funding. The supply system was projected for the period of construction of the mainline. The objects were mainly placed in temporary or adapted buildings, which were not officially transferred to municipal jurisdiction after the completion of the BAM and partially ruined and lost.

Keywords: Baikal-Amur Railway Mainline; All-Union Komsomol construction; trade; catering and public food; consumer cooperation; workers' supply system; boiler points; autoshops.

Acknowledgments: The study was carried out with the financial support of the RFBR, project № 21-09-43043.

**Введение**

**И**стория торговли и общественного питания периода позднего социализма вызывает широкий интерес исследователей, продиктованный в первую очередь стремлением установить причинно-следственные связи между потреблением эпохи застоя и рыночной трансформацией постсоветского времени. Большинство современных работ по данной теме фокусируются на различных аспектах организации торгового обслуживания: культуре потребления [38], трудовой и бытовой повседневности работников торговли [24], злоупотреблениях работников торговли [36; 37], привилегированном снабжении отдельных групп населения и закрытых торговых системах [21] и др. При этом вопросы формирования инфраструктуры торговой отрасли, тщательно разрабатываемые советскими историками, в новейшей историографии отеснены на периферию исследовательских практик.

В настоящей работе рассмотрены особенности строительства и материально-технического обеспечения предприятий торговли и общественного питания

одного из крупнейших строительных проектов всесоюзного значения — Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ). Территориальные рамки исследования охватывают западный участок БАМа в границах, определенных ИЭОПП СО РАН, и включают Усть-Кутский и Казачинско-Ленский районы Иркутской области, Северо-Байкальский и Баунтовский (с 1989 г. — Муйский) — Бурятской АССР, Каларский — Читинской области. Хронологически исследование ограничено периодом осуществления всесоюзной ударной комсомольской стройки, на которую пришелся основной объем работ по сооружению магистрали с 1974 по 1989 г.

Эмпирическую базу исследования составили материалы центральных, региональных и муниципальных архивов районов, пересеченных трассой БАМа. В выявленном комплексе документов основное место принадлежит организационно-распорядительной и отчетной документации служб рабочего снабжения Минтрансстроя СССР, районных, городских и поселковых советов народных депутатов, а также партийных, комсомольских и профсоюзных организаций. Наряду с архивными документами в работе были использованы воспоминания и рассказы бывших строителей, собранные автором в ходе полевых работ в городах и поселках западного участка БАМа.

### Ход и результаты исследования

Трасса БАМа протянулась с запада на восток более чем на три тысячи километров, пройдя через северные территории шести регионов страны. По замыслу проектировщиков новая магистраль должна была разгрузить Транссиб, сократить расстояние транзитных грузоперевозок к тихоокеанским портам, а также открыть доступ к минерально-сырьевым базам северных территорий страны. На сооружение железной дороги съехались трудовые мигранты с разных концов СССР. По подсчетам историков, за полтора десятилетия только на западном участке побывало полтора – два миллиона рабочих [22, с. 59].

Система рабочего снабжения транспортных строителей формировалась в сложных условиях районов, приравненных к Крайнему Северу, для которых были характерны низкая плотность населения, удаленность от индустриально развитых центров, неудовлетворительное состояние путей сообщения, очаговая организация хозяйства и пр. На первых порах обслуживание рабочих было возложено на потребительскую кооперацию, занимавшую более 70 % в товарообороте районов строительства магистрали. Остальные 30 % принадлежали ведомственным системам снабжения геологов, леспромхозов и предприятий других отраслей народного хозяйства. С развертыванием строительных организаций БАМа численность населения притрассовых районов увеличилась в два – три раза. В первую очередь миграция коснулась иркутского участка БАМа. Например, за год в малонаселенный Усть-Кутский район прибыло

15 тыс. человек [5, л. 131]. Нагрузка на местные предприятия торговли и общепита усилилась. Во всех населенных пунктах возникали многочасовые очереди в столовые во время обеденного перерыва. На областном уровне заявки районных властей по увеличению продуктовых фондов, кроме круп, муки и сахара, не удовлетворялись по причине отсутствия необходимых объемов товарных запасов.

В условиях недостатка ресурсов местные власти предприняли ряд оперативных мер по стабилизации ситуации. Особое внимание уделялось выделению дополнительных товаров, что было обусловлено быстрым ростом населения и повышением в связи с этим спроса на продовольственные и промышленные товары. Только в 1974 году бурятским и читинским отделениям потребительской кооперации было выделено дополнительно товаров на сумму 21 млн руб., поставлено 5077 тонн картофеля, 2265 — овощей, 484 — корнеплодов, 556 — бахчевых [23]. За счет реконструкции имевшегося фонда было увеличено количество посадочных мест в столовых, некоторые предприятия переведены на полуторасменную работу. Были разработаны программы по развитию сельского хозяйства на северных территориях. В конце 1974 года Иркутский облисполком принял решение об организации в Казачинско-Ленском районе трех совхозов на базе реорганизации коопзверопромхоза и колхоза «Искра» «со строительством комплекса на 1300 коров, маслозавода и забойного пункта производительностью в три тонны в сутки» [2, л. 126]. В 1974 году Госкомтруд СССР и ВЦСПС отнесли районы стройки к «особому поясу по обеспечению работников теплой одеждой и спецобувью». В начале 1975 года Минтрансстрой подал заявку в Минторг РСФСР на приобретение валенок, меховых, овчинно-шубных и трикотажных изделий на сумму девять миллионов рублей. Госплан смог выделить лишь две трети требуемого объема теплых вещей для рабочих [26, л. 80].

Силами одной потребительской кооперации с маломощными предприятиями, ветхими помещениями, дефицитом специализированных транспортных средств и квалифицированных кадров обеспечить потребности растущего населения в торговом обслуживании и общепите было невозможно. Опыт более ранних социалистическихстроек подсказывал, что необходимо создание специализированной сети снабжения. При Минтрансстрое СССР было образовано три управления рабочего снабжения (УРС): «Ангарстрой», «Нижеангарсктрансстрой», «БАМстройпуть». Внутри каждого УРСа создавались отделы рабочего снабжения (ОРСы). Всего к середине 1980-х годов действовало около двух десятков ОРСов при строительномонтажных поездах, тоннельных отрядах и прочих предприятиях транспортных строителей.

Организация питания строителей и снабжение товарами первой необходимости первоначально осуществлялись через котлопункты, которые устраивались непосредственно на стройучастках в палатках или небольших домах. Обычно в таких помещениях располагались печь, самодельные столы и лавки. Деньги за питание рабочие не платили, ежемесячно стоимость стандартного

меню удерживалась из зарплат. Всего в первые три года было организовано 82 котлопункта на 1640 мест при общей численности строителей в 68 тыс. человек [27, л. 53]. Помимо обедов и ужинов в котлопунктах организовывались праздничные вечера, кинопоказы, концерты агитбригад, юбилеи и свадьбы. Таким образом, уже с первых лет котлопункты выполняли традиционные для предприятий советского общепита функции культурного и политического просвещения [35, с. 315–337]. По мере обустройства временных поселков многие котлопункты были реорганизованы в столовые. На отдаленных стройучастках и в вахтовых поселках котлопункты сохранялись вплоть до завершения строительного-монтажных работ и передислокации рабочих.

Оперативно обеспечивать строителей продуктами и промтоварами были также призваны закрепленные за каждым участком автолавки. По воспоминаниям бамовцев, с помощью таких магазинов на колесах можно было без очереди приобрести дефицитный товар: «Приходят к нам товары повышенного спроса, допустим, очень хорошие сапоги, унты, дубленки, шапки. Их выбрасывают, ну, то есть, продают в магазине. И покупает тот, кто сегодня находится в поселке. Но ведь много людей, которые находятся на трассе, они там живут в вагончиках прямо в тайге, приезжают только в выходные дни. Они заказывают, и к ним приезжает магазин-автолавка»<sup>7</sup>.

Одной из первоочередных задач УРСов являлась организация хлебопечения во временных поселках бамовцев. Из-за недостатка пекарен начались перебои в поставках хлебобулочных изделий, которые строители скупали крупными партиями. За 1974–1975 годы по УРСу «Ангарстрой» было введено в эксплуатацию семь пекарен общей мощностью 20 тонн в сутки, по УРСу «Нижнеангарсктрансстрой» — 10 пекарен на 26 тонн, по УРСу «БАМстрой-путь» — 11 пекарен на 33 тонны [30, л. 131; 32, л. 78]. Поставки хлеба осуществлялись не только на строительные участки, но и в школы, детсады, больницы и прочие социальные учреждения.

Стационарная сеть предприятий УРСов, включавшая магазины, столовые, склады, овощехранилища, холодильники, создавалась ускоренными темпами во второй половине 1970-х годов. В это время вдоль трассы было возведено свыше 60 временных поселков, а население только западного участка составляло около 112 тыс. человек. О масштабах развернувшейся торговой сети можно судить по объемам товарооборота, который увеличился с 78 млн рублей в 1975 до 344,7 млн рублей в 1980 году [29, л. 99]. Потребление на душу населения возросло на 30 %. Если по стране уровень потребления составлял 58 кг мяса и 233 штук яиц в год, то в районах БАМа — 70 и 330 соответственно [6, л. 42].

Высокие темпы роста сети рабочего снабжения достигались благодаря тому, что большинство предприятий располагалось во временных или приспособленных сооружениях, включая жилые вагоны, палатки, цистерны и дома

<sup>7</sup> Полевые материалы автора (ПМА): интервью с бывшим руководителем СМП. Северобайкальск, 2004.

сборно-щитовых конструкций. Несмотря на это, на БАМе наблюдался постоянный дефицит производственных площадей предприятий торговли и общепита. На XI Профсоюзной конференции Дорпрофсожа восточносибирских транспортных строителей, проходившей в декабре 1984 года, отмечалось, что обеспеченность столовыми по тресту «Ангарстрой» составляла 54,6 %, магазинами — 75,6 %, складскими помещениями — 60,2 % [9, л. 63–64]. По УРСу «Нижнеангарсктрансстрой» обеспеченность предприятиями общепита составляла 35 %, торговыми площадями — 45 %, общетоварными складами — 49 % [31, л. 57].

Наиболее сложная ситуация наблюдалась в общественном питании, развитие материально-технической базы которого осуществлялось, как правило, за счет ввода мелких временных сооружений с низкой пропускной способностью, не удовлетворяющей потребностей населения. Работник столовой ОРСа СМП-572 поселка Новый Уоян вспоминает: «Ой, насколько я помню, это страшно было! Я на работе с семи утра до девяти вечера. Все время был у нас народ. В обед, ой, это черная стена стояла. Народу было у нас вообще немерено!»<sup>8</sup>.

Районы стройки относились к территориям с высокой потребностью в питании, что было обусловлено суровыми климатическими условиями, возрастной структурой населения, в которой преобладала молодежь, спецификой трудовой деятельности, сопряженной с большим расходом физических сил на открытом воздухе. По расчетам экспертов, среднелюдиная потребность населения БАМа в питании составляла примерно 3300–3400 ккал в сутки, что на 10–13 % выше аналогичного показателя в РСФСР. Рассчитанные в ЦЭНИИ при Госплане РСФСР нормативы потребления основных продуктов питания предусматривали уровень, превышающий средние республиканские показатели по мясу, мясопродуктам и рыбе на 20 %, молоку — на 12 %, хлебу и сахару — на 10 % [12, с. 58–59].

Недостаток посадочных мест в столовых отрицательно сказывался на качестве обслуживания, что вызывало раздражение населения. В ходе социологического исследования, проведенного на центральном участке БАМа, выяснилось, что оценили работу предприятий общепита на отлично лишь 1,7 % опрошенных. Большинство респондентов (46,8 %) поставили оценку «удовлетворительно» [1, с. 112–114]. Еще более тревожные результаты показали опросы населения западного участка стройки, где доля удовлетворенных работой общественного питания составила 22,3 % [13, с. 85].

По архивным документам прослеживается недостаток складских помещений. Например, в Казачинско-Ленском районе Иркутской области в 1975 году к началу сезона засыпки картофеля подрядчик не сдал ни одного склада. В единственном на участке овощехранилище, расположенном в поселке Магистральном, было заморожено 2,5 тонны апельсинов и яблок, которые

<sup>8</sup> ПМА: интервью с работником столовой. Новый Уоян, 2004.

перед новогодним праздником были доставлены вертолетом из Усть-Кута [3, л. 71]. На бурятском участке общая емкость овощехранилищ была рассчитана на 2,6 тыс. тонны при потребности в 8,7, холодильных установок — на 100 тонн вместо требуемых 660 [18, л. 12].

Динамика развития производственных мощностей УРСов в 1980-е годы отражена в таблице.

Наблюдаемое увеличение числа предприятий рабочего снабжения в этот период было связано с введением в эксплуатацию постоянных поселков железнодорожников, в типовых проектах которых предусматривались торгово-бытовые центры в капитальном исполнении с увеличенным количеством производственных площадей магазинов и пунктов общепита. Однако начиная с 1986 года денег на строительство социальных объектов выделялось меньше, чем предусматривалось проектом. В 1986 году было отпущено 349,4 млн рублей из запланированной суммы в 420 млн рублей, в 1987 — 379,7 из 411,8 [33, л. 10–11]. Минтрансстрой разработал график завершения строительства и ввода поселков в эксплуатацию, в соответствии с которым оставшиеся объекты намечалось завершить в 1990–1991 годы. К сожалению, из-за системного кризиса и последовавшего распада советского государства сроки их сдачи постоянно переносились. В итоге одна часть построек под торгово-бытовые центры была завершена в постсоветское время, другая превратилась в долгострой и со временем была заброшена и демонтирована. Таким образом, недостаток предприятий торговли и общепита сохранялся вплоть до пуска магистрали в постоянную эксплуатацию. В 1987 году обеспеченность трестов «Ангарстрой» и «ЛенаБАМстрой» магазинами составляла 61 %, овощехранилищами — 76 %, складами — 53 %. Обеспеченность посадочными местами в столовых колебалась в зависимости от населенного пункта от 36,7 % (Улькан) до 66,7 % (Усть-Кут) [10, л. 22]. На бурятском и читинском участках показатель обеспеченности столовыми и буфетами равнялся 81 %, торговыми предприятиями — 73,9 %, общетоварными складами — 41,6 %, овощехранилищами — 74,7 %, холодильниками — 64,4 %, пекарнями — 45,4 % [34, л. 36–37].

Можно выделить несколько основных причин запаздывания в возведении объектов торговли и общественного питания. В первую очередь задержки в жилищно-гражданском строительстве были вызваны несовершенством планово-финансовых механизмов. Первоначальный проект строительства магистрали, рассчитанный на девять лет, был ориентирован преимущественно на вахтовый метод работы с минимальными расходами на обустройство рабочих поселков. Однако по мере развертывания работ обнаружилось много неучтенных проектировщиками особенностей региона (природно-географических, геологических, социально-экономических, демографических и прочих), обусловивших корректировку планов и, как следствие, затягивание строительства. В результате расходы на временные здания и сооружения возросли в несколько раз. К 1979 году по «ГлавБАМстрою» было израсходовано свыше 60 % лимита на временные объекты при технической готовности стройки в 26 %.



В ходе сооружения БАМа постоянно происходили столкновения сторонников двух подходов к управлению стройкой — отраслевого и территориального. Первый был ориентирован на добычу минеральных ресурсов и экспорт сырья при минимальных затратах на развитие местной инфраструктуры. Представители второго выступали за комплексное развитие региона. По мнению немецкого историка Й. Грюцмахера, в результате долгих прений победили сторонники отраслевого подхода [39, с. 201]. В итоге сложилась ситуация, когда участвовавшие в строительстве министерства и ведомства концентрировались на выполнении своих плановых показателей, не особо заботясь о проекте в целом. Нередко они принимали несогласованные и даже противоречащие друг другу решения. Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР № 798 «О мерах по обеспечению строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» (1978) предусматривалось часть выделенных на временные сооружения средств перенаправить на строительство объектов соцкультбыта в постоянном исполнении. Через год Госстрой СССР принимает решение передать из временной сметы свыше 70 млн рублей на строительство тоннелей. В результате заказчик в лице МПС был вынужден ликвидировать образовавшийся дефицит путем перераспределения средств между различными участками стройки [28, л. 49]. Это позволило завершить ряд временных объектов на иркутском участке, где основной фронт работ по сооружению магистрали был близок к завершению. Однако бурятский и читинский участки, на которых строительство находилось в самом разгаре или только начинало разворачиваться, остались практически без средств на временное обустройство рабочих. К концу 1979 года на временные объекты по бурятскому участку было потрачено 70 из запланированных 72 млн рублей [17, л. 224–225]. Таким образом, осуществлялось стихийное перераспределение средств между производственным и непроизводственным строительством в пользу первого.

С конца 1976 года объемы инвестиций в стройку были сокращены, несмотря на расширение строительных работ. В 1978–1979 годах строительство не относящихся непосредственно к железной дороге объектов, включая предприятия торговли и общественного питания, было ограничено [40, с. 99]. При пересмотре основного проекта строительства в 1987 году из него вновь было исключено большое число объектов социальной сферы. По данным иркутского историка Г. П. Власова, около 40 % объектов жилья и соцкультбыта терялось из-за отсутствия типовых проектов [15, с. 60].

Следствием перебоев в финансировании являлись многократные корректировки проектно-сметной документации на возведение отдельных объектов. Долг генпроектировщиков постоянно увеличивался. Например, за первые пять лет только по бурятскому участку Сибгипротранс задолжал документацию более чем на 12 млн рублей [17, л. 226].

Кроме того, наблюдались перебои в поставках стройматериалов, что также тормозило возведение предприятий торговли и общепита. По требованию

Стройбанка, в строительстве временных объектов должны были использоваться только сборно-щитовые конструкции, которые часто не выдерживали долгой транспортировки и поступали на участки бракованными. Задержка запуска Шимановского комбината железобетонных изделий не позволяла своевременно выполнять планы по вводу объектов в постоянном исполнении.

В результате вместо рационально организованных городских поселений с высоким уровнем благоустройства и максимальными удобствами для населения на БАМе сформировались «ведомственные разрозненные и недостаточно благоустроенные поселки» [20, с. 158]. Каждое строительное предприятие возводило свой микрорайон для размещения рабочих с собственной системой коммунальных сетей, ведомственными объектами социальной и культурной инфраструктуры. Вместе с тем специалисты признают, что примат производственных интересов над социальными при строительстве БАМа был менее выраженным, чем на предшествовавших социалистических стройках Сибири и Дальнего Востока. МПС добивался включения в проекты дополнительных объектов социальной сферы. Вместо норматива Госстроя СССР в 18 % доля непромышленного строительства в проектах была увеличена до 21,4 %, а фактически в отдельные годы доходила до 25–35 % [25, с. 71–72].

Материально-техническая база ОРСов находилась в крайне неудовлетворительном состоянии даже по меркам района нового освоения. В магазинах отсутствовали места для размещения и показа товаров, специализированные хранилища, разделочные и фасовочные цеха и др. Из-за нехватки подсобных помещений многие магазины закрывались на продолжительное время для приемки товаров. Большинство холодильников и холодильных витрин из-за ненадлежащих условий транспортировки и эксплуатации (например, перебои с электро- и теплоснабжением), быстро выходили из строя. Продавцы были вынуждены осуществлять фасовку и хранение товаров в проходах и коридорах с нарушениями товарного соседства и несоблюдением температурного режима. В холодное время года работникам приходилось стоять за прилавком в верхней одежде. Стройка забирала мужскую рабочую силу, поэтому ОРСы испытывали хронический дефицит грузчиков. В итоге разгрузка-приемка товаров превращалась в обязанность продавцов, преимущественно женщин.

Не в лучших условиях трудились работники общепита и снабжающих организаций. В пекарнях и столовых часто не работали нагревательное оборудование, системы вентиляции, душевые, канализация. Например, архивные документы следующим образом характеризуют столовую поселка Звездного — места дислокации Всесоюзного комсомольского отряда им. XVII съезда ВЛКСМ: «Полки и стены в обеденном зале покрыты плесенью, краска на окнах шелушится, выбиты стекла... Кроме того, не соблюдается вывозка мусора от столовой... иногда по четыре – пять дней не вывозят» [7, л. 158]. Характерной чертой баумовского общепита являлась нехватка посуды. По воспоминаниям очевидцев,

посетители столовых приносили с собой кастрюльки, чтобы сократить время ожидания освободившейся посуды<sup>9</sup>.

Большинство зданий, в которых размещались предприятия рабочего снабжения, были выполнены по временным проектам, рассчитанным на 25-летний срок эксплуатации. Однако, учитывая экстремальные климатические условия районов стройки, сжатые сроки монтажа, низкое качество стройматериалов и амортизацию, нормативный срок их использования сократился, и уже через три – пять лет после ввода многие постройки нуждались в капитальном ремонте. Наиболее типичные проблемы были связаны с некачественным проведением сантехнических или отделочных работ, отсутствием или износом необходимого утепления помещений, затоплением подвалов сточными или грунтовыми водами, различными повреждениями и течами кровли, полов, стен и т. д.

С середины 1980-х годов предприятия рабочего снабжения начали массово выходить из строя. На иркутском участке стройки практически все объекты УРСа «Ангарстрой» нуждались в ремонте. В 1983 году план капремонта по торговым предприятиям трестов «ЛенаБАМстрой» выполнен только на 43 %, «Ангарстрой» — на 34 % [8, л. 107]. По мере завершения строительно-монтажных работ руководители начинали готовить свои коллективы к передислокации и теряли интерес к дальнейшему обустройству поселков. В 1985 году председатель Казачинско-Ленского райисполкома в своем докладе сетовал: «Имеющиеся овощехранилище, склады, пекарни, магазины строителей уже пришли или приходят в негодность, а строить или восстанавливать их никто, по-моему, не собирается, руководители поездов и мостотряда заняли в этом деле иждивенческую позицию» [4, л. 160].

Большие сложности в развитии снабжения строителей были вызваны отсутствием дорог и проблемами создания погрузочно-разгрузочной инфраструктуры. Северные территории, по которым пролегла трасса БАМа, были связаны с региональными центрами преимущественно авиалиниями. Первоначально в 1975 году перевалочная база с продовольственным и промтоварным складами и четырьмя автомашинами была организована на станции Лена (Усть-Кут), имевшей постоянное железнодорожное сообщение с Транссибом через Тайшет.

Из Усть-Кута доставка грузов осуществлялась на иркутский и бурятский участки стройки. Одновременно с отсыпкой полотна под железнодорожные пути сооружались временные автомобильные дороги, которые использовались для грузоперевозок. В теплое время года переезды занимали длительное время, так как наспех проложенные пути часто размывались паводками и горными реками. Задержки также нередко были вызваны паромными переправами, организованными на время строительства мостов. УРСам хронически не хватало автотранспорта. По отдельным автобазам количество нуждавшихся в ремонте машин составляло более 60 %. Из-за этого многие ОРСы использовали рабочую технику строительных предприятий. Такие машины не подвергались

<sup>9</sup> ПМА: интервью с учителем средней школы. Новый Уоян, 2004.

специальной санобработке и осуществляли перевозку продуктов с нарушением установленных норм: в открытой таре, без обеспечения необходимого температурного режима и т. д.

Для организации грузоперевозок на север Бурятии активно использовалась навигация Восточно-Сибирского пароходства. На железнодорожной станции Таловка Кабанского района Бурятской АССР была организована перевалочная база, через которую грузы с Транссиба переправлялись баржами по Байкалу в Северобайкальск. Часть грузов доставлялась автомобильным транспортом из Улан-Удэ до порта в Усть-Баргузине. В зимнее время использовалась ледовая дорога по Байкалу, которую специально укрепляли дополнительной заливкой льда.

Имевшийся на автобазах УРСов автотранспорт не справлялся с перевозкой товаров, что приводило к затовариванию складов и перевалочных баз. Так, на перевалочных базах в Усть-Баргузине скопилось 1790 тонн продовольственных товаров, в Таловке — промтоваров на общую сумму 2,5 миллиона рублей. Грузы складировались под открытым небом, что нередко приводило к порче содержимого [19, л. 47].

Для перевозки грузов использовались завершенные участки железной дороги. В августе 1977 года первый поезд пришел на станцию Киренга, где дислоцировался ОРС СМП-391. Однако вопрос о строительстве складов и о подведении рельсов к торговой базе не получил оперативного решения. В феврале 1978 года железная дорога была доведена до Улькана, куда переместился перевалочный пункт рабочего снабжения. Из-за неравномерной отгрузки товаров поставщиками на станции скапливались большие партии грузов. Простои вагонов влекли за собой штрафные санкции и прочие издержки. В марте 1978 года в Улькан была направлена комиссия, результатом работы которой стал приказ о создании на станции перевалочной базы, включавшей железнодорожный тупик и склад на 720 кв. м [16, л. 6–7]. Между тем 28 октября 1978 года первый поезд пришел на Даван, а через год — в Северобайкальск, и обустройство ульканской базы утратило актуальность. С открытием сквозного рабочего движения по трассе в 1984 году транспортная логистика ведомственной системы торговли Минтрансстроя улучшилась, хотя трудности с обустройством торговых баз и перевалочных пунктов сохранялись до завершения строительства магистрали.

Недостатки материального обустройства и технического обеспечения руководство стройки компенсировало широким ассортиментом товаров повышенного спроса, в который входили импортные одежда и обувь, бытовая техника и электроника, мебель, посуда, а также дефицитные продукты питания. Система рабочего снабжения новых поселений притрассовой зоны БАМа напоминала специальное торговое обеспечение закрытых административных территорий в СССР, научных, ядерных, ресурсных или военных центров, которые в 1960–80-е гг. являлись «искусственно созданными островками изобилия в системе плановой советской экономики» [14, с. 127]. По воспоминаниям участников

и современников ударной комсомольской стройки, товарное обеспечение было настолько разнообразным, что привлекало жителей соседних регионов, организовывавших продуктовые и промтоварные десанты на БАМ. Выезжавшие в отпуск на Большую землю бамовцы обеспечивали своих друзей и родственников дефицитными продуктами и промтоварами [11, с. 130]. Привилегированный режим снабжения должен был не только выступать стимулом привлечения рабочих в зону строительства, но и служить способом закрепления новоселов в районах нового хозяйственного освоения.

### Заключение

За 15 лет строительства БАМа на прилегающих территориях была сформирована широкая сеть предприятий торговли и общепита, представленная магазинами, столовыми, пекарнями, складами и базами различной специализации. Несмотря на высокие темпы развертывания, потребностей растущего населения региона она полностью не удовлетворяла. Судя по архивным документам, обеспеченность торговыми площадями и посадочными местами в предприятиях общественного питания была ниже нормативной в течение всего периода строительства. Планы по возведению объектов торговли и общепита регулярно не выполнялись, причинами чего являлись отраслевой механизм управления стройкой, ошибки и просчеты в работе проектировщиков, частые корректировки проектно-сметной документации и сокращение инвестиций в непроизводственное строительство, перебои в поставках строительных материалов и прочие факторы. Хотя данные негативные тенденции наблюдались в строительстве большинства социально-бытовых и культурных объектов БАМа, на наш взгляд, в торговой отрасли они проступали рельефнее, чем в здравоохранении, образовании или учреждениях культуры. Система рабочего снабжения планировалась как временная на период работы транспортных строителей, что определило такие особенности ее развития, как размещение в приспособленных или временных зданиях, высокую степень амортизации материальных ресурсов, слабую техническую оснащенность. Большая часть построек в постоянном исполнении, которые возводились для железнодорожников, оказалась к моменту пуска БАМа незавершенной. С окончанием строительных работ на железной дороге была осуществлена передислокация строительных организаций, что привело к оперативному свертыванию сетей УРСов. Данные процессы сопровождались нараставшими кризисными явлениями в экономике страны. В такой ситуации официальной организованной передачи временных зданий и сооружений Минтрансстроя СССР в ведение муниципалитетов не производилось. В результате материальный фонд предприятий рабочего снабжения подвергся стихийному разорению и был частично утрачен.

Список литературы

1. Аргудяева Ю. В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988. 174 с.
2. Архивный отдел администрации Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской области (далее — АО КЛМР). Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 321.
3. АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 329.
4. АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 470.
5. Архивный отдел администрации Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области (далее — АО УКМО). Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169.
6. АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 315.
7. АО УКМО. Ф. Р-34. Оп. 1. Д. 104.
8. Архивный отдел организационно-контрольного управления аппарата администрации города Братска Иркутской области (далее — АОБ). Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 345.
9. АОБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 365.
10. АОБ. Ф. Р-146. Оп. 1. Д. 417.
11. Байкалов Н. С. «Заповедник советской власти»: производственная повседневность в нарративной памяти строителей БАМа // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 124–134. <https://doi.org/10.17223/15617793/453/15>
12. БАМ: строительство и хозяйственное освоение / под ред. А. Г. Аганбегяна, А. А. Кина, В. П. Можина. М.: Экономика, 1984. 144 с.
13. Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Формирование населения в зоне БАМ. М.: Мысль, 1985. 170 с.
14. Бородулина А. С. «Ресурсное проклятие» и стратегии жизнеобеспечения на острове Итуруп // Сибирские исторические исследования. 2018. № 2. С. 124–141. <https://doi.org/10.17223/2312461X/20/7>
15. Власов Г. П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: БрГУ, 2014. 162 с.
16. Государственный архив республики Бурятия (далее — ГАРБ). Ф. П-3930. Оп. 1. Д. 2.
17. ГАРБ. Ф. П-8. Оп. 12. Д. 2.
18. ГАРБ. Ф. П-36. Оп. 13. Д. 105.
19. ГАРБ. Ф. Р-2002. Оп. 1. Д. 2.
20. Железко С. Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. М.: Статистика, 1980. 184 с.
21. Иванова А. Магазины «Березка»: парадоксы потребления в позднем СССР. М.: Новое литературное обозрение, 2017. 304 с.
22. Кин А. А. Регионально-транспортный мегапроект БАМ: уроки освоения // Регион: экономика и социология. 2014. № 4. С. 55–72.
23. Коряков И. А. Торговая деятельность потребкооперации в районах БАМ // К истории строительства Байкало-Амурской магистрали: тез. докл. Всесоюзной научной конференции «История строительства Байкало-Амурской магистрали» / отв. ред.: И. И. Комогорцев. Новосибирск, 1984. С. 141–142.
24. Лебина Н. Б. Пассажиры колбасного поезда: Этюды к картине быта русского города: 1917–1991. М.: Новое литературное обозрение, 2019. 584 с.
25. Регион БАМ: концепция развития на современном этапе / отв. ред. А. Г. Гранберг, В. В. Кулешов. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 1996. 212 с.

26. Российский государственный архив экономики (далее — РГАЭ). Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1114. Л. 80.
27. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2431.
28. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2943.
29. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 3825.
30. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4172.
31. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 4587.
32. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 5552.
33. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7000.
34. РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 7294.
35. Советская социальная политика: сцены и действующие лица, 1940–1985 / под ред. Е. Ярской-Смирновой, П. Романова. М.: Вариант, ЦСПГИ, 2008. 376 с.
36. Твердюкова Е. Д. Деятельность Государственной торговой инспекции по борьбе с обманом потребителя в советской торговле (середина 1930-х – начало 1990-х гг.) // Петербургский исторический журнал. 2015. № 3. С. 56–67. <https://doi.org/10.51255/2311-603X-2015-00042>
37. Твердюкова Е. Д. Жалобные книги советских предприятий торговли и общественного питания (1920-х –1980-х годов) как форма апелляции к власти // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2. История. 2015. № 1. С. 19–28.
38. Chernyshova N. Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era. London: Routledge, 2013. 206 p.
39. Grützmacher J. Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev. München: R. Oldenbourg Verlag, 2012. 503 S.
40. Röhr A. Die Bajkal-Amur Magistrale. Geschichte eines sibirischen Raumerschließungsprojektes. Berlin: Logos Verlag, 2012. 142 S.

### References

1. Argudiaeva, Iu. V. (1988). *Trud i byt molodezhi BAMA: nastoiashchee i budushchee* [*Work and Life of BAM Youth: Present and Future*]. Moskva: Mysl' (in Russian).
2. Arkhivnyi otdel administratsii Kazachinsko-Lenskogo munitsipal'nogo raiona Irkutskoi oblasti (AO KLMR) [Archival Department of administration of Kazachinsko-Lensky municipal district of the Irkutsk region (AD CLMR)]. F. R-1. Op. 1. D. 321 (in Russian).
3. AD CLMR. F. R-1. Op. 1. D. 329 (in Russian).
4. AD CLMR. F. R-1. Op. 1. D. 470 (in Russian).
5. Arkhivnyi otdel administratsii Ust'-Kutskogo munitsipal'nogo obrazovaniia Irkutskoi oblasti (AO UKMO) [Archival Department of administration of Ust-Kut municipal formation of the Irkutsk region (AD UKMO)]. F. R-29. Op. 1. D. 169 (in Russian).
6. AD UKMO. F. R-29. Op. 1. D. 315 (in Russian).
7. AD UKMO. F. R-34. Op. 1. D. 104 (in Russian).
8. Arkhivnyi otdel organizatsionno-kontrol'nogo upravleniia apparata administratsii goroda Bratska Irkutskoi oblasti (AOB) [Archival Department of organizational and control Department of the administration of the city of Bratsk, Irkutsk oblast (ADB)]. F. R-146. Op. 1. D. 345 (in Russian).
9. ADB. F. R-146. Op. 1. D. 365 (in Russian).
10. ADB. F. R-146. Op. 1. D. 417 (in Russian).
11. Baikalov, N. S. (2020). «Zapovednik sovetskoj vlasti»: proizvodstvennaia povsednevnost' v narrativnoi pamiatii stroitelei BAMA [The «Soviet Power Reserve»: Daily

Working Life in the Narratives of BAM Builders]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta* [Tomsk State University Journal], 453, 124–134. <https://doi.org/10.17223/15617793/453/15> (in Russian).

12. Aganbegian, A. G., Kin A. A., & Mozhin V. P. (Eds.). (1984). *BAM: stroitel'stvo i khoziaistvennoe osvoenie* [BAM: Construction and Economic Development]. Moskva: Ekonomika (in Russian).

13. Belkin, E. V., & Sheregi, F. E. (1985). *Formirovanie naseleniia v zone BAM* [Formation of Population in the BAM Zone]. Moskva: Mysl' (in Russian).

14. Borodulina, A. S. (2018). «Resursnoe proklyatie» i strategii zhizneobespecheniya na ostrove Iturup [The «Resource Curse» and Life Strategies on the Island of Iturup]. *Sibirskie istoricheskie issledovaniya* [Siberian Historical Research], 2, 124–141. <https://doi.org/10.17223/2312461X/20/7> (in Russian).

15. Vlasov, G. P. (2014). *Sotsial'no-demograficheskie protsessy v novykh raionakh osvoeniia Sibiri* [Socio-Demographic Processes in New Areas of Siberia Development]. Bratsk: Bratsk State University Publ. (in Russian).

16. Gosudarstvennyi arkhiv respubliki Buriatii (GARB) [State archive of the Republic of Buryatia (SARB)]. F. P-3930. Op. 1. D. 2 (in Russian).

17. SARB. F. P-8. Op. 12. D. 2 (in Russian).

18. SARB. F. P-36. Op. 13. D. 105 (in Russian).

19. SARB. F. R-2002. Op. 1. D. 2 (in Russian).

20. Zhelezko, S. N. (1980). *Sotsial'no-demograficheskie problemy v zone BAMa* [Socio-demographic problems in the BAM zone]. Moskva: Statistika (in Russian).

21. Ivanova, A. (2017). *Magaziny «Berezka»: paradoksy potrebleniia v pozdnem SSSR* [«Berezka» shops: the paradoxes of consumption in the late USSR]. Moskva: Novoe literaturnoe obozrenie (in Russian).

22. Kin, A. A. (2014). Regional'no-transportnyi megaproekt BAM: uroki osvoeniia [Regional transport mega-project of BAM: lessons of the development]. *Region: Ekonomika i Sotsiologiia* [Region: Economics and Sociology], 4, 55–72 (in Russian).

23. Koriakov, I. A. (1984). Torgovaia deiatel'nost' potrebkooperatsii v raionakh BAM [Trading Activities of Consumer Cooperatives in the BAM Regions]. In I. I. Komogortsev (Ed.). *K istorii stroitel'stva Baikalo-Amurskoi magistrali: tez. dokl. Vsesoiuznoi nauchnoi konferentsii «Istoriia stroitel'stva Baikalo-Amurskoi magistrali»* [On the History of the Construction of the Baikal-Amur Railway: Thesis. Doc. All-Union Scientific Conference «History of the Construction of the Baikal-Amur Railway»] (pp. 141–142). Novosibirsk (in Russian).

24. Lebina, N. B. (2019). *Passazhiry kolbasnogo poezda: Etiudy k kartine byta rossiiskogo goroda: 1917–1991* [Passengers of the Sausage Train: Studies on the Life of the Russian City: 1917–1991]. Moskva: Novoe literaturnoe obozrenie (in Russian).

25. Granberg A. G., & Kuleshov V. V. (Eds.). (1996). *Region BAM: kontseptsiiia razvitiia na sovremennom etape* [The BAM Region: the Concept of Development at the Present Stage]. Novosibirsk: Publishing House of the SB RAS (in Russian).

26. Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv ekonomiki (RGAE) [Russian State Archive of the Economy (RSAE)]. F. R-9538. Op. 16. D. 1114. L. 80 (in Russian).

27. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 2431 (in Russian).

28. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 2943 (in Russian).

29. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 3825 (in Russian).

30. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 4172 (in Russian).

31. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 4587 (in Russian).
32. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 5552 (in Russian).
33. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 7000 (in Russian).
34. RSAE. F. R-9538. Op. 16. D. 7294 (in Russian).
35. Yarskaya-Smirnova E., & Romanova P. (Eds.). (2008). *Sovetskaia sotsial'naia politika: stseny i deistvuiushchie litsa, 1940–1985* [Soviet social policy: scenes and characters, 1940–1985]. Moskva: Variant, TsSPGI (in Russian).
36. Tverdyukova, E. D. (2015). Deiatel'nost' Gosudarstvennoi torgovoi inspekcii po bor'be s obmanom potrebitelia v sovetskoi torgovle (seredina 1930-kh – nachalo 1990-kh gg.) [Activities of the State Trade Inspectorate to Combat Consumer Cheating in Soviet Trade (mid-1930s – early 1990s)]. *Peterburgskii istoricheskii zhurnal* [Petersburg History Journal], 3, 56–67. <https://doi.org/10.51255/2311-603X-2015-00042> (in Russian).
37. Tverdyukova, E. D. (2015). Zhalobnye knigi sovetskikh predpriatii torgovli i obshchestvennogo pitaniia (1920-kh –1980-kh godov) kak forma apelliatsii k vlasti [Complaint books of the Soviet enterprises of trade and public nutrition (1920–80-s) as a form of appeal to the authorities]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Serii 2. Istorii* [Vestnik of Saint Petersburg University. Series 2. History], 1, 19–28 (in Russian).
38. Chernyshova, N. (2013). *Soviet Consumer Culture in the Brezhnev Era*. London: Routledge.
39. Grützmacher, J. (2012). *Die Baikal-Amur-Magistrale. Vom stalinistischen Lager zum Mobilisierungsprojekt unter Brežnev*. München: R. Oldenbourg Verlag (in German).
40. Röhr, A. (2012). *Die Bajkal-Amur Magistrale. Geschichte eines sibirischen*. Berlin: Logos Verlag (in German).