



Пешков Д. А. Жилищное строительство на территории возведения Байкало-Амурской магистрали в 1970—1980-е годы (на примере Хабаровского края) / Д. А. Пешков, О. П. Федирко // Научный диалог. — 2021. — № 9. — С. 417—430. — DOI: 10.24224/2227-1295-2021-9-417-430.

Peshkov, D. A., Fedirko, O. P. (2021). Housing Construction on Territory of Baikal-Amur Mainline Building-up in 1970s—1980s (Khabarovsk Region). *Nauchnyi dialog*, 9: 417-430. DOI: 10.24224/2227-1295-2021-9-417-430. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2021-9-417-430

**Жилищное строительство  
на территории возведения  
Байкало-Амурской  
магистрали  
в 1970—1980-е годы  
(на примере Хабаровского  
края)**

**Пешков Дмитрий Андреевич**  
0000-0003-2307-7919  
аспирант, лаборант  
отдел социально-политических  
исследований  
peshkov275@mail.ru

**Федирко Оксана Петровна**  
0000-0002-6644-2421  
доктор исторических наук, доцент  
отдел социально-политических  
исследований  
fedirko@ihaefe.ru

Институт истории, археологии и  
этнографии народов Дальнего Востока  
ДВО РАН  
(Владивосток, Россия)

**Благодарности:**  
Исследование выполнено при  
финансовой поддержке РФФИ в рамках  
научного проекта № 20-39-90012

**Housing Construction  
on Territory of Baikal-Amur  
Mainline Building-up  
in 1970s—1980s  
(Khabarovsk Region)**

**Dmitry A. Peshkov**  
0000-0003-2307-7919  
Doctor of History, Associate Professor  
Department  
of Socio-Political Research  
peshkov275@mail.ru

**Oksana P. Fedirko**  
0000-0002-6644-2421  
Doctor of History, Associate Professor  
Department  
of Socio-Political Research  
fedirko@ihaefe.ru

The Far Eastern Branch of the Russian  
Academy of Sciences Institute of History,  
Archeology and Ethnography  
(Vladivostok, Russia)

**Acknowledgments:**  
The reported study was funded by RFBR,  
project number 20-39-90012

© Пешков Д. А., Федирко О. П., 2021



## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

### **Аннотация:**

Рассматривается история возведения бамовских поселков на территории Хабаровского края в 1974—1984 годах. Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения опыта жилищного строительства в районах нового освоения в советское время, использование которого возможно для разработки современных программ развития Дальнего Востока. Используя материалы фондов Государственного архива Хабаровского края, авторы проанализировали объемы возведения жилья и объектов социальной инфраструктуры, определили основные недостатки и трудности, связанные с данным процессом, такие как отставание сроков возведения жилья, корректировка генеральных планов. Предпринята попытка провести классификацию бамовских посёлков Хабаровского края, определить набор объектов социальной инфраструктуры в них. Новизна исследования определяется слабой изученностью истории строительства бамовских поселков на территории Хабаровского края и введением в научный оборот новых источников. Авторы приходят к выводу, нехватка жилья и слабое развитие социальной инфраструктуры в бамовских поселках Хабаровского края стало одной из причин оттока строителей БАМа, что отрицательно повлияло на реализацию планов государства по заселению Дальнего Востока и обеспечению эффективного использования Байкало-амурской магистрали.

### **Ключевые слова:**

Байкало-Амурская магистраль; жилищное строительство; Хабаровский край; социальная инфраструктура; шефская помощь; Дальний Восток СССР.

## ORIGINAL ARTICLES

### **Abstract:**

The history of the construction of BAM settlements on the territory of the Khabarovsk region in 1974—1984 is considered. The relevance of the study is due to the need to study the experience of housing construction of the Soviet era in areas of new development, the use of which is possible for the development of modern programs of the Far East. Using materials from the funds of the State Archives of the Khabarovsk region, the authors analyzed the volumes of construction of housing and social infrastructure facilities, identified the main shortcomings and difficulties associated with this process, such as lagging behind the construction of housing, adjusting master plans. An attempt has been made to classify the BAM settlements of the Khabarovsk region, to determine the set of social infrastructure facilities in them. The novelty of the research is determined by the poor study of the history of BAM construction settlements on the territory of the Khabarovsk region and the introduction of new sources into scientific circulation. The authors come to the conclusion that the lack of housing and the poor development of social infrastructure in the BAM villages of the Khabarovsk region became one of the reasons for the outflow of BAM builders, which negatively affected the implementation of the government's plans to settle the Far East and ensure the effective use of the Baikal-Amur Mainline.

### **Key words:**

Baikal-Amur Mainline; housing construction; Khabarovsk region; social infrastructure; patronage help; Far East of the USSR.



## **Жилищное строительство на территории возведения Байкало-Амурской магистрали в 1970—1980-е годы (на примере Хабаровского края)**

© Пешков Д. А., Федирко О. П., 2021

### **1. Введение**

Возведение Байкало-Амурской магистрали (БАМ) СССР в 1970—1980-е годы должно было дать мощный импульс развитию Дальнего Востока СССР. БАМ как проект глобального для страны масштаба решал по замыслу партии комплекс задач, связанных как с экономическим освоением северных территорий, так и с заселением восточных районов. Для этого не только были выделены значительные финансовые средства, но и разработаны программы по строительству жилья и созданию социальной инфраструктуры с целью закрепления в регионе прибывших для строительства магистрали добровольцев. Особенностью БАМа стала значительная протяженность железной дороги, пролегающей по практически не заселенной территории Дальнего Востока. Для ее строительства, а в дальнейшем для обеспечения бесперебойной эксплуатации по всей трассе БАМа требовалось возвести новые населенные пункты либо реконструировать имеющиеся и создать постоянно действующую инфраструктуру.

Беспрецедентный опыт строительства БАМа имеет огромное значение и для реализации современных программ по предотвращению оттока населения и развития дальневосточных территорий, в чем видится актуальность исследования.

Несмотря на многочисленную историографию, посвященную строительству Байкало-Амурской магистрали, в ней слабое место занимают работы, посвященные поселкам, находящимся в Хабаровском крае. Отдельные факты истории возведения бамовских поселков отражены в работах А. П. Деревянко [Деревянко, 1983], Л. М. Медведевой [Медведева, 1988], в которых воссоздана общая панорама возведения Всесоюзной стройки. Обобщённые сведения по вопросам строительства бамовских поселков рассматриваются в статье Н. С. Байкалова [Байкалов, 2018].

В рамках данного исследования ставятся следующие задачи: реконструкция истории строительства новых пристанционных посёлков БАМа на территории Хабаровского края и выявление основных тенденций в процессе формирования жилищной и социальной инфраструктуры в них.



Источниковой базой исследования послужили документы, обнаруженные в Государственном архиве Хабаровского края, в фондах Исполнительного комитета Хабаровского краевого Совета народных депутатов и Управления Байкало-Амурской железной дороги имени Ленинского комсомола. Архивные материалы позволили представить целостную картину процесса возведения бамовских поселков на территории Хабаровского края, определить основные типы строящихся сооружений, выявить основные недостатки, проявившиеся в ходе строительства новых населенных пунктов. К опубликованным источникам можно отнести 12 выпуск сборника «БАМ — стройка века», посвященный непосредственно участию республик, областей и краев СССР в возведении магистрали [БАМ — стройка века, 1986]. В статье используются материалы статьи Р. М. Колпаковой [Колпакова, 1988], поделившейся личным опытом участия в проектировании и строительстве бамовских поселков в период своей работы в проектном институте Новосибиргражданпроект.

## **2. Разработка проектов и начало строительства бамовских посёлков на территории Хабаровского края**

Первоначально вдоль железнодорожной магистрали по территориям Иркутской области, Бурятской АССР, Читинской и Амурской областей и Хабаровского края предполагалось разместить 30 населенных поселков численностью до 17 тысяч человек. Однако в связи с неконтролируемым ростом населения, затягиванием сооружения дороги в районе застройки возникло около 300 новых поселков с общей численностью населения около 1,5 млн человек [Байкалов, 2018, с. 999]. При этом важно учитывать, что возведение каждого населенного пункта — это огромная комплексная задача, включающая в себя проектирование облика поселка, установление необходимых объемов возведения жилья и его типов. Необходимо было определить, какие объекты социальной инфраструктуры должны быть созданы в новых районах строительства. Это определялось еще на этапе проектировки. По мере расширения строительства решались задачи поставки необходимых строительных материалов, техники, контроля качества строительства.

Протяженность Байкало-Амурской магистрали должна была составить по Хабаровскому краю 700 км [ГАХК, ф. р-137, оп. 22, д. 491, л. 11]. Географически Байкало-Амурская магистраль проходила по территории Хабаровского края от пос. Этыркан до станции Силинка и далее к г. Комсомольск-на-Амуре. На этом протяжении, непосредственно вдоль трассы, должны были возвести и обустроить 12 новых станционных поселков (см. рис. 1).

Особым статусом на территории Хабаровского края обладал поселок Ургал, который стал конечным пунктом магистрали ветки Известковая — Ургал, соединившей БАМ с Транссибом. В нем располагалось отделение дирекции строительства БАМа по Хабаровскому краю и строительного треста «УргалБАМтрансстрой».

С началом строительства магистрали Хабаровским крайисполкомом было дано поручение Отделу по делам строительства и архитектуры крайисполкома оказать помощь организациям, проектирующим БАМ, в подборе типовых проектов жилых домов и зданий культурно-бытового назначения для застройки поселков рабочих железнодорожного транспорта и строительства объектов для производства необходимых стройматериалов и устройств. Местные организации проектирования гражданского строительства разработали несколько проектов генеральных планов поселков, определяя расположение жилья, объектов культуры и быта как относительно существующих строений, так и относительно центра поселка — железнодорожного вокзала. В результате строительства новых и реконструкции старых населенных пунктов были реализованы три модели поселков в зависимости от их административного статуса, планируемой численности населения и набора объектов социальной инфраструктуры.



Рис. 1. Карта Байкало-Амурской магистрали по территории Хабаровского края

Самыми крупными стали «узловые» поселки, обеспечивающие не только функционирование магистрали, но и ремонтно-строительные работы. На территории Хабаровского края такой станцией был пос. Ургал. По утвержденному плану в нем предусматривалось строительство многоэтажных панельных домов, школы вместимостью до 1200 учащихся, дет-

ских садов, больницы и поликлиники, гостиницы, пожарного депо, дома культуры, крупных торгово-общественных центров и т. д.

В поселках «средней величины», таких как Сулук и Эворон, возводилось меньшее количество жилья, 8 летняя школа, детский сад, вместо больницы — фельдшерско-акушерский пункт, магазины. В остальных же поселках, «малых», строились дома приусадебного типа и велась малоэтажная застройка. Предполагалось наличие начальной школы с включением в нее детского сада, клуба. Отсутствовали торгово-общественные центры, бани, дома культуры и т. д. (например, пос. Хурмули, Горин).

Численность населения новых поселков варьировалась. Так, поселок Амгунь был рассчитан на 670 человек. В Березовке население должно было составить 6870 жителей при существующих 2700 (рис. 2), в Эвороне — 3000 человек.

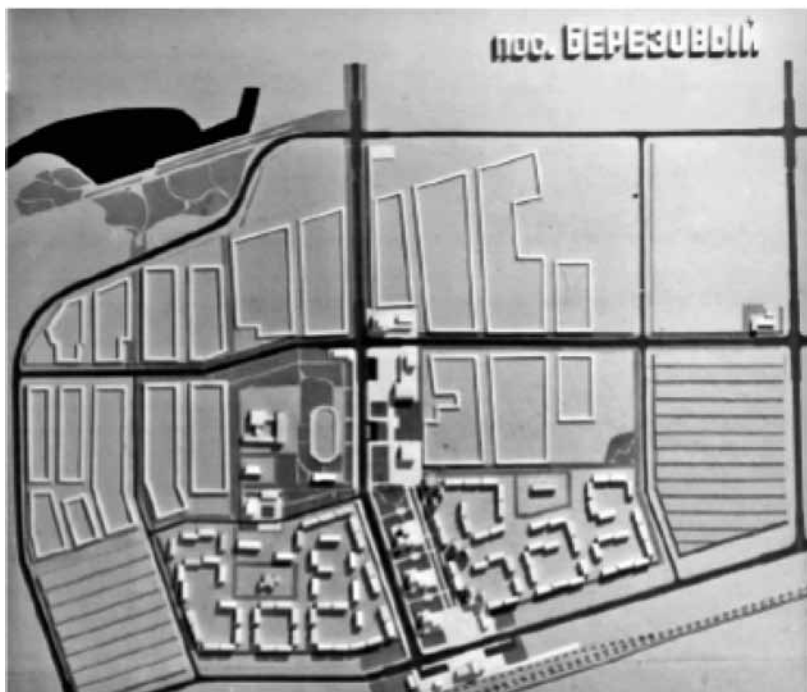


Рис. 2. Поселок Березовый (ст. Постышево). Макет планировки и застройки

Строительство бамовских поселков велось силами различных ведомств. Так же, как и на других участках БАМа, Хабаровский край стал



участником традиции шефской помощи союзных республик и областей СССР в строительстве магистрали [ГАХК, ф. р-137, оп. 22, д. 491, л. 14]. Москва осуществляла строительство столицы БАМа — Тынды, Ленинград — Северобайкальска, а в Хабаровском крае Ургал строила Украина, Постышево — Новосибирск, Сулук — Таджикистан [БАМ — стройка века, 1986, с. 17].

Например, пос. Березовый, будущая станция Постышево, возник в 1950-х годах как база лесопромышленников на речке Вели, притоке Амгуни. Шефство над поселком взяла Новосибирская область. В проектировании были задействованы архитекторы и инженеры Новосибггражданпроекта, Сибгипротранса, Сибгипролеспрома. Для строительства поселка был сформирован строительно-монтажный поезд НовосибирскБАМстрой [Колпакова, 2019, с. 66—68].

В составе союзных республик и областей РСФСР формировались подразделения, направлявшиеся на строительство БАМа и его поселков: строительно-монтажные поезда, мехколонны, строительно-монтажные управления. Генеральным подрядчиком строительства бамовских поселков должна была выступить организация «УргалБамтрансстрой».

Однако при строительстве использовались и местные ресурсы, в частности, Ургальский топливно-промышленный комплекс, прилегавший к БАМу. Имея сложившуюся специализацию, основанную на угольной и лесной промышленности, Комсомольский ТПК, самый восточный из всех ТПК, должен был получить новый толчок к развитию [Медведева, 1988, с. 7]. При этом важно учитывать, что еще до начала строительства магистрали старые поселки имели свою определенную экономическую направленность — лесозаготовки. Поэтому, по замыслам проектировщиков, участие в строительстве новых поселков должны были принять рабочие кадры по линии Министерства лесной промышленности.

На основе документов из фондов Государственного архива Хабаровского края нами составлена таблица, отражающая основные планы по объему строительства жилья и объектов социально-бытового назначения, а также даты утверждения генеральных планов и регионов, взявших шефство над строительством бамовских поселков Хабаровского края (табл. 1).

Помимо этого, в поселке Березовый должна была открыться музыкальная школа, а в поселке Ургал-2 планировалась к строительству пожарное депо, узел связи, гостиница, прачечная, хлебозавод, фруктохранилище, квасорасфасовочный цех, холодильник на 156 тонн, ремонтно-механическая мастерская [ГАХК, ф. р-137, оп. 22, д. 1347, л. 14—17]. В поселке Алонка к 1982 году должен был появиться спортивный комплекс с плавательным бассейном.





Всего же общая стоимость возводимых объектов в поселках, находящихся на линии строительства БАМа по Хабаровскому краю, составляла 1,43 млн рублей по состоянию на 1 января 1980 года. Производить жилые дома планировалось на Комсомольском заводе КПД, 125 серии в 2-х и 3-х этажном исполнении [Там же, д. 1100, л. 1].

В 1977 году в поселке Ургал-2 были введены в действие 30-квартирный панельный жилой дом, поселковая котельная и водозабор из трех скважин. Продолжалось строительство двух 90-квартирных домов и одного 135 квартирного дома. В Алонке — восемь 12-квартирных домов, в Солони — пять домов по 12 квартир. Были открыты пункты проката в пос. Эворон, Хурмули, Ургал-II, Алонка, Горин; комплексные приемные пункты в пос. Березовый, Ургал, парикмахерская и фотография в пос. Березовый.

### **3. Проблемы строительства**

Однако в процессе реализации проектов обнаружили серьезные недостатки, влиявшие на ход и темпы строительства поселков и возведения объектов социальной инфраструктуры.

Создание проектно-сметной документации на отдельные объекты задерживалось как со стороны Дальгипротранса, так и со стороны шефских организаций строительства. Так, на 30.05.1978 года в документах Хабаровского крайисполкома отмечается, что строительство пос. Амгунь не начато [Там же, л. 24—26] в связи с непредоставлением необходимых документов, хотя по плану строители должны были приступить к работе в 1976 году. В пос. Герби к 1979 году оказалось незаконченным даже формирование строительно-монтажных организаций и не были начаты строительные работы [Там же, л. 65], хотя по планам строительство населенного пункта должно было стартовать в 1977 году. В 1979 году Дальгипротранс сообщал в Министерство путей сообщения, что Минлеспром отказался от участия в строительстве пос. Эворон в связи с отсутствием проектной документации. В срочном порядке были запрошены задания на проектирование школы, детсада и торгово-общественного центра [Там же, д. 1213, л. 117].

Для пос. Березовый разработка генерального плана Новосибирскгражданпроектом началась в 1976 году, к тому моменту генпроектировщик Сибгипролеспром уже вел строительство поселка. При этом строительство велось на отдаленной сопке в 5 километрах от существующих строений. То есть фактически новосибирские строители начали возведение поселка, не имея генерального плана, без привязки к уже существующим строениям, инфраструктуре поселка и будущей трассе магистрали, проходившей возле нее. Здание железнодорожного вокзала, архитектором которого стал В. П. Авксентюк (по его проектам на тот момент уже построили несколько





Таблица 1  
Объекты гражданского строительства в поселках на восточном участке строительства БАМ к 1983 году

Поселок	Алонка	Урал-2	Солони	Сулук	Терби	Джамку	Амгунь	Березовый (Пестышев)	Эворон	Торин	Хурмулин	Этыркан
Дата утверждения генерального плана	04.11.1975	28.11.1975	16.07.1976	26.01.1978	21.01.1976	12.02.1976	10.02.1977	06.12.1977	25.04.1978	01.03.1976	24.11.1977	10.12.1981
Шефская организация строительства	Молдавская ССР	Украинская ССР	Таджикская ССР	Хабаровский край	Саратовская область	Волгоградская область	Пензенская область	Новосибирская область	Алтайский край	Астраханская область	Тамбовская область	Куйбышевская область
Жилые дома (кв. метры)	6950	100800	4410	7740	4050	7740	6030	7830	11950	14310	5760	17800
Школы (кол-во уч-ся)	392	1176	192	624	192	192	192	1176	392	784	624	392
Детсады (мест)	140	280	90	140	50	90	90	160	140	210	160	140
Больницы (коек) и ФАП	ФАП	150	ФАП	—	ФАП	ФАП	ФАП	—	ФАП	—	ФАП	ФАП
Поссоветы	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—
Дома культуры (мест)	300	600	—	500	—	200	—	500	400	500	300	—
Общественно-торговые центры	1	—	—	—	—	1	1	—	1	1	—	—
Бани (мест)	10	—	—	—	10	10	10	—	—	—	10	—
Вокзал (мест)	—	—	25	—	25	50	50	—	—	100	—	—

Составлено по: ГАХК, ф. Р-137, оп. 22, д. 644, л. 101; д. 645, л. 95; д. 790, л. 209; д. 792, л. 2; д. 796, л. 130; д. 919, л. 34; д. 934, л. 15; д. 1037, л. 174; д. 1043, л. 53; д. 1433, л. 19].



вокзалов на Транссибе), было возведено без учета климатических условий, поэтому через некоторое время оно частично разрушилось [Колпакова. 2019, с. 69—70].

В некоторых случаях депутатами Хабаровского краевого исполкома отмечались более низкие темпы строительства, чем планировалось, как результат неэффективного обеспечения строительно-монтажными ресурсами возводимых объектов.

«Волгоградбамстрой», осуществлявший строительство пос. Джамку, допустил значительное отставание от планов строительства, вызванное слабой оснащённостью техникой, в результате на 1978 год план строительно-монтажных работ выполнен был только на 60 % [ГАХК, ф. р-137, оп. 22, д. 1100, л. 66].

В пос. Хурмули и Эворон строительство, по мнению контролирующих органов, осуществлялось некомплексно, организация и качество строительства находились на низком уровне. В пос. Амгунь план строительства на 1979 год, как констатировал крайисполком, был выполнен лишь на 68 %: работа сдерживалась неудовлетворительным обеспечением железобетонными конструкциями, цементом, трубами и другими строительными материалами [Там же, л. 65—67].

Низкими темпами шло строительство пос. Этыркан (шефский регион — Куйбышевская область). Причиной этому стали несвоевременные поставки Куйбышевской областью изделий домов П-99, а также отсутствие оборудования для бурения скважин. В связи с этим при монтаже панельных домов применялись некачественные изделия, была нарушена технология заделки стыков, с низким качеством выполнялась кирпичная кладка [Там же, д. 1870, л. 1—3].

В документах управления Байкало-Амурской железной дороги отмечалось, что шефские организации не оказывают действенного влияния на ход строительства, слабо осуществляют контроль за производством работ, наращиванием мощностей шефских строительно-монтажных поездов, укомплектованием их машинами, механизмами и квалифицированными кадрами [ГАХК, ф. р-2021, оп. 1, д. 40, л. 116—117].

Уже в 1978 году на заседаниях Хабаровского крайисполкома отмечалось, что необходимо выполнить корректировку проектов детальной планировки и рабочих жилых поселков (особенно численностью 450—800 чел.). В итоге корректировка должна была выглядеть следующим образом:

**1. Пос. Хурмули.** Требовался снос ветхого жилья. Жилую застройку проводить в двухэтажном исполнении секционного типа с хозсараями для ведения личного подсобного хозяйства. Баню и ФАП перенести вглубь поселка.



**2. Пос. Горин.** Планировалось вести жилую застройку в двухэтажном исполнении секционного типа с хозсараями для ведения личного подсобного хозяйства. Предполагалось в северной части от общественного центра возвести жилье для работников железнодорожной станции, а для работников Ленинского Леспромхоза — в центральной части поселка.

**3. Пос. Эворон.** Начать строительство поселка одноэтажными домами усадебного типа в кирпичном исполнении в количестве ориентировочно 32 штуки на свободной от застройки территории. В привокзальной части поселка произвести снос ветхого жилья для застройки двухэтажными секционными домами с хозсараями.

**4. Пос. Амгунь.** Откорректировать планировочную структуру поселка с целью уплотнения застройки в максимальной увязке с рельефом и размещением одноэтажных домов усадебного типа. Зону домов усадебного типа разместить на свободной территории между постоянным поселком и железнодорожной станцией. Количество домов усадебного типа — ориентировочно 16 штук.

**5. Пос. Джамку.** Построить 10 двухэтажных секционных домов с хозсараями и одноэтажных домов усадебного типа.

**6. Пос. Герби.** Возвести 18 одноэтажных жилых домов усадебного исполнения в деревянном исполнении.

**7. Пос. Этыркан.** Необходимо построить двенадцать двухквартирных домов и тринадцать 16-квартирных панельных домов [ГАХК, ф. р-137, оп. 22, д. 1100, л. 63—67].

Не все поставленные задачи по строительству новых и реконструкции старых поселков, а также обеспечению их социальной инфраструктурой удалось решить в срок, но большинство планов было реализовано.

В 1983 году было полностью окончено строительство пос. Солони (шефствующая республика — Таджикская ССР) и завершалось строительство пос. Алонка (Молдавская ССР) [Там же, д. 1870, л. 1].

К 1984 году были введены в эксплуатацию жилые дома общей площадью 21,2 тыс. кв. м, два торгово-общественных центра (пос. Алонка, Солони), три детсада на 440 мест (пос. Хурмули, Горин, Эворон), две школы на 816 учащихся (пос. Сулук, Герби), две бани с прачечными (пос. Эворон, Ургал-2), поселковый совет с отделением связи в пос. Березовка, два железнодорожных вокзала на станциях Хурмули и Эворон [Там же, л. 2].

Однако завершение создания полной социальной инфраструктуры поселков тормозилось низкими темпами строительства в упомянутых поселках торгово-общественных центров (далее — ТОЦ). Это негативно сказывалось на обеспечении эксплуатационного персонала железнодорожников промышленными и продовольственными товарами, бытовыми услу-



гами. ТОЦ был введен в эксплуатацию только в пос. Солони к 1985 году. В 1982 году введен в эксплуатацию пос. Сулук, численностью 300 человек, но строительство торгового центра даже не было начато. А в пос. Герби, Горин, Эворон ТОЦы отсутствовали и в 1984 году [Там же, л. 1—2].

Отставание в темпах возведении жилого фонда, магазинов, столовых, объектов культуры от темпов роста населения являлось общей тенденцией при строительстве Байкало-Амурской магистрали. А. П. Деревянко указывал причиной тому распыленность средств и строительной базы по многочисленным министерствам и ведомствам [Деревянко, 1983, с. 172].

#### 4. Заключение

Таким образом, процесс возведения бамовских поселков в Хабаровском крае аналогичен ситуации строительства на всей территории Байкало-Амурской магистрали.

В процессе анализа особенностей этого строительства можно выявить основные недостатки, возникшие в ходе формирования жилищной и социальной инфраструктуры возводимых поселков:

1. Участие в жилищном строительстве и создание необходимой социальной инфраструктуры, возложенные на разные организации, сопровождались несогласованностью работы ведомств в процессе жилищного строительства. Не были установлены жесткие сроки разработки проектной документации, что в некоторых случаях приводило к значительной отсрочке начала строительства.

2. Задержка предоставления проектной документации и отсутствие внимания со стороны исполкомов шефских регионов создавали препятствия для обеспечения нового объекта строительства материалами, рабочими и необходимой техникой.

3. Сооружение инженерных коммуникаций, которое должно было вестись параллельно, часто начиналось значительно позже, чем строительство жилых домов и объектов культурно-бытового значения.

Так же важно отметить, что удаленность проектных организаций от фактического месторасположения стройки вызывала проблемы с поставками материалов, оперативной корректировкой генеральных планов, осуществлением постоянного контроля за качеством и сроками строительства.

Нехватка жилья и слабое развитие социальной инфраструктуры в бамовских поселках Хабаровского края стали одной из причин для реэмиграции строителей БАМа в европейские регионы СССР и не позволили выполнить главную задачу государства по заселению Дальнего Востока и обеспечения эффективного использования Байкало-амурской магистрали.



## Источники и принятые сокращения

1. БАМ — *Стройка* века. — Москва, 1986. — Выпуск 12. — 152 с.
2. ГАХК — *Государственный архив Хабаровского края*. Ф. Р-137 (Исполнительный комитет Хабаровского краевого Совета народных депутатов). Оп. 22 ; Ф. Р-2021 (Управления Байкало-Амурской железной дороги имени Ленинского комсомола). Оп. 1.
3. *Колпакова М. Р.* БАМ — одна из страниц освоения восточных регионов России / М. Р. Колпакова // *Творчество и современность* : журнал. — 2019. — № 3—4 (11). — С. 65—70.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Архангельский А. Б.* Опыт формирования социальной инфраструктуры в регионе БАМ в 1970—1980-е гг. / А. Б. Архангельский // *Историческая и социально-образовательная мысль*. — 2012. — № 3. — С. 19—21.
2. *Байкалов Н. С.* Жилищно-коммунальное хозяйство городских поселений районов БАМа (1970—80-е годы) / Н. С. Байкалов, И. В. Ефремов // *Проблемы социально-экономического развития Сибири*. — 2020. — № 3 (41). — С. 63—70. — DOI: 10.18324/2224-1833-2020-3-63-70.
3. *Байкалов Н. С.* «Обживая стройку века» : пространство повседневности и жилищная мобильность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970—1980-е гг.) / Н. С. Байкалов // *Новейшая история России*. — 2018. — Т. 8. — № 4. — С. 999—1016. — DOI: 10.21638/11701/spbu24.2018.414.
4. *Байкалов Н. С.* Санитарное состояние населенных пунктов районов строительства БАМа (1970—1980-е годы) / Н. С. Байкалов // *Вестник Томского государственного университета*. — 2020. — № 453. — С. 124—134. — DOI: 10.17223/15617793/453/15.
5. *Деревянко А. П.* Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1974—1982 гг.). Исторический опыт / А. П. Деревянко. — Владивосток : ДВНЦ АН СССР, 1983. — 253 с.
6. *Куклина В. В.* Цепная реакция инфраструктурного развития и ее локальные социальные последствия : случай западного участка БАМа / В. В. Куклина, Н. Е. Красноштанова // *Россия и АТР*. — 2021. — № 1 (111). — С. 125—145. — DOI: 10.24412/1026-8804-2021-1-125-145.
7. *Медведева Л. М.* Трудовая и политическая активность строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали / Л. М. Медведева. — Москва : Наука, 1988. — 144 с. — ISBN 5-02-013292-6.
8. *Общество и власть на российском Дальнем Востоке в 1960—1991 гг.* // *История Дальнего Востока России*. — Владивосток : Издательство ФГБУН ИИАЭ ДВО РАН, 2016. — Т. 3, Кн. 5. — 940 с. — ISBN 978-5-9906119-0-0.
9. *Пешков Д. А.* Жилищное строительство и создание социальной инфраструктуры в населенных пунктах зоны центрального участка БАМ в 1960—1980-е гг. / Д. А. Пешков // *Общество : философия, история, культура*. — 2020. — № 6 (74). — С. 139—144. — DOI: 10.24158/fik.2020.6.26.
10. *Савченко А. Е.* Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР / А. Е. Савченко // *Россия и АТР*. — 2021. — № 1 (111). — С. 52—68. — DOI: 10.24412/1026-8804-2021-1-52-68.



## MATERIAL RESOURCES

Kolpakova, M. R. (2019). BAM — one of the pages of the development of the eastern regions of Russia. *Creativity and modernity: a magazine*, 3—4 (11): 65—70. (In Russ.).  
*State Archive of the Khabarovsk Territory. F. R-137 (Executive Committee of the Khabarovsk Regional Council of People's Deputies). Op. 22; F. R-2021 (Management of the Baikal-Amur Railway named after the Leninsky Komsomol). Op. 1.* (In Russ.).  
*The construction site of the century*, 12. (1986). Moscow. 152 p. (In Russ.).

## REFERENCES

- Arkhangelsk, A. B. (2012). The experience of the formation of social infrastructure in the BAM region in the 1970s—1980s. *Historical and socio-educational thought*, 3: 19—21. (In Russ.).
- Baykalov, N. S. (2018). “Inhabiting the construction site of the century”: the space of everyday life and housing mobility of the builders of the Baikal-Amur railway (1970—1980-ies). *Modern History of Russia*, 8 (4): 999—1016. DOI: 10.21638/11701/spbu24. 2018. 414. (In Russ.).
- Baykalov, N. S. (2020). Sanitary condition of settlements in the construction areas of BAM (1970—1980-ies). *Bulletin of the Tomsk State University*, 453: 124—134. DOI: 10.17223/15617793/453/15. (In Russ.).
- Baykalov, N. C., Efremov, I. V. (2020). Housing and utilities, urban settlements areas BAM (1970—80-ies). *Problems of socio-economic development of Siberia*, 3 (41): 63—70. DOI: 10.18324/2224-1833-2020-3-63-70. (In Russ.).
- Derevyanko, A. P. (1983). *Construction of the Baikal-Amur railway (1974—1982). Historical experience*. Vladivostok: DVNTs of the USSR Academy of Sciences. 253 p. (In Russ.).
- Kuklina, V. V., Krasnoshtanova, N. E. (2021). Chain reaction of infrastructure development and its local social consequences: the case of the western section of the BAM. *Russia and the Asia-Pacific region*, 1 (111): 125—145. DOI: 10.24412/1026-8804-2021-1-125-145. (In Russ.).
- Medvedva, L. M. (1988). *Labor and political activity of the builders of the Baikal-Amur railway*. Moscow: Nauka. 144 p. ISBN 5-02-013292-6. (In Russ.).
- Peshkov, D. A. (2020). Housing construction and the creation of social infrastructure in the settlements of the zone of the central section of the BAM in the 1960s—1980s. *Society: philosophy, history, culture*, 6 (74): 139—144. DOI: 10.24158/fik. 2020. 6. 26. (In Russ.).
- Savchenko, A. E. (2021). Why did they build BAM? The other side of the last megaproject in the East of the USSR. *Russia and the APR*, 1 (111): 52—68. DOI: 10.24412/1026-8804-2021-1-52-68. (In Russ.).
- Society and power in the Russian Far East in 1960—1991. (2016). In: *History of the Russian Far East*, 3 (5). Vladivostok: Publishing house of the FSBI IIAE FEB RAS. 940 p. ISBN 978-5-9906119-0-0. (In Russ.).