

Байкало-Амурская магистраль: к вопросу о целях и возможных стратегиях развития

А.В. Шалак

Байкальский государственный университет, ул. Ленина, 11, Иркутск, Россия

Shalakav@bgu.ru

orcid.org/0000-0002-7105-5776

Статья поступила 11.02.2025, принята 17.03.2025

Предметом исследования является анализ целеполагания по вопросам развития территории зоны Байкало-Амурской магистрали, которое, с точки зрения автора статьи, обусловлено существующей системой экономических отношений. В начале 1930-х гг. строительство БАМа планировалось для решения военно-стратегических задач. Реанимация проекта в 1974 г. предполагала создание территориально-производственных комплексов с целью освоения природно-ресурсного потенциала зоны БАМа. Речь шла о перегруппировке экономического пространства страны, о придании новых импульсов развитию экономики. Данный проект опирался на мобилизационные возможности советского государства. В связи с внедрением либеральной модели рыночных отношений реализовать подобный проект невозможно. Частный капитал не проявляет интереса к вложению инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, поскольку извлечение прибыли откладывается на долгую перспективу. Затратным для себя бизнес-структуры считают издержки, связанные с поддержанием социальной инфраструктуры в зоне БАМа. Низкая плотность населения, суровые климатические условия, отсутствие развитой логистики делают неприемлемыми принципы рыночной экономики в данном пространстве. В силу этих причин в постсоветский период могли быть реализованы два варианта: превращение БАМа в транзитную железнодорожную коммуникацию при условии ее глубокой технической реконструкции, либо использование магистрали преимущественно для вывоза ресурсов из страны. Из проведенного анализа следует, что в настоящее время магистраль в основном используется хозяйствующими субъектами для вывоза ресурсов. Для эффективного пространственного развития территорий азиатской части России требуется формирование не только сети современных транспортных узлов, но и территориально-производственное освоение зоны БАМа. При существующей модели экономики страны подобное целеполагание является проблемным.

Ключевые слова: БАМ; стратегия освоения; международный транспортный коридор; территориально-производственное освоение.

The Baikal-Amur mainline: to the issue of goals and possible development strategies

A.V. Shalak

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia

Shalakav@bgu.ru

orcid.org/0000-0002-7105-5776

Received 11.02.2025, accepted 17.03.2025

The subject of the study is the analysis of goal-setting on the development of the territory of the Baikal-Amur mainline zone, which, from the point of view of the author of the article, is conditioned by the existing system of economic relations. In the early 1930s, the construction of BAM was planned to meet military and strategic objectives. The reanimation of the project in 1974 involved the creation of territorial production complexes in order to exploit the natural resource potential of the BAM zone. It was about regrouping the country's economic space, giving new impulses to the development of the economy. This project was based on the mobilization capabilities of the Soviet state. Due to the introduction of a liberal model of market relations, it was impossible to implement such a project. Private capital showed no interest in investing in the development of transport infrastructure, as profit-making was postponed for the long term. Business structures considered the costs associated with maintaining the social infrastructure in the BAM area to be costly for themselves. Low population density, harsh climatic conditions, and lack of developed logistics made the principles of a market economy unacceptable for that space. For these reasons, two options could have been implemented in the post-Soviet period: turning BAM into a transit railway, subject to its deep technical reconstruction, or using the highway primarily to export resources from the country. It follows from the analysis that at present the highway is mainly used by economic entities for the export of resources. Effective spatial development of the territories of the Asian part of Russia requires the formation of not only a network of modern transport hubs, but also the territorial and industrial development of the BAM zone. Under the current model of the country's economy, such goal-setting is problematic.

Keywords: BAM, development strategy, international transport corridor, territorial and industrial development.

Постановка проблемы. Истории БАМа уже более века, однако в дискурсе данной темы сохраняется немало противоречивых точек зрения. В данном случае речь не идет о эпохе строительства магистрали. Процесс

сооружения магистрали в целом или ее отдельных участков нашел широкое отражение в работах историков, журналистов, публицистов. Это хорошо иллюстрируют обзорные списки литературы по истории строительства БАМа [1–3]. В них широко отражена роль отдельных социальных групп, прежде всего молодежи [4–6], а также конкретные портретные зарисовки строителей магистрали [7]. Чаще всего это личностное, субъективное восприятие эпопей строительства. Значительный пласт литературы посвящен роли комсомольских и партийных организаций в строительстве БАМа, а также роли конкретных строительных организаций. В подавляющей массе это очерковые повествования. Работы, в которых речь идет об экономическом и социальном значении Байкало-Амурской магистрали, проблемах хозяйственного освоения новых территорий также в большей степени являются публицистическим повествованием [8]. В массе своей они написаны в процессе строительства или незадолго после его завершения. По истории сооружения магистрали имеются диссертационные изыскания, в том числе докторские [9, 10].

Удельный вес научной литературы с анализом целей строительства и стратегии освоения зоны магистрали незначителен. Но это базовые основы, с позиций которых должна освещаться история БАМа. Без понимания целеполагания строительства невозможно оценить ее значение, а также настоящее и будущее магистрали. Проблема усугубляется сменой системы экономических отношений в 1990-е гг. С позиций либеральной экономической теории хозяйственная деятельность оценивается не через призму долгосрочных государственных приоритетов, а с точки зрения извлечения прибыли. Поскольку данная магистраль не может приносить прибыль, значит является образцом бесхозяйственности советской системы. Можем предположить, что для советского политического руководства, инициировавшего строительство магистрали, целеполагание строительства было настолько очевидным, что не требовало широкого разъяснения. Именно поэтому данные вопросы не получили должного обоснования в информационной среде. По крайней мере, «рыночным младореформаторам» они были малопонятны. Научное сообщество в данном случае могло ориентироваться только на партийные документы, поэтому проблема целеполагания строительства магистрали в советский период не дискутировалась.

При оценке проекта БАМ в современных условиях нужно исходить из его опосредованности общественными отношениями, фундамент которых – экономические отношения. Исходя из этого, стратегии развития БАМа могут иметь только конкретно-историческое объяснение и потому не являются универсальными. Если данный принципиальный аспект не учитывать, то возникает вопрос о корректности выводов. Исходя из такого понимания стратегирования развития БАМа, можно сформулировать возможные варианты его развития в рамках двух принципиально разных периодов: советского и постсоветского.

При этом природно-ресурсная база региона остается неизменной. На сегодня минерально- и лесоресурсный

потенциалы зоны БАМа оцениваются в стоимостном выражении в 1085 млрд долл. США, а его ежегодная реализация – в 8,6 млрд долл. [11]. Вопрос в том, каким образом, на какие цели и в чьих интересах будут использованы данные ресурсы. А это уже вопрос приоритетов государства и стратегии развития, обусловленных целеполаганием и содержанием экономических отношений.

Цели проекта БАМ. Идея строительства БАМа имеет период осмысления более века. Вариант обхода Байкала с севера рассматривался еще при разработке плана строительства Транссиба. Вернулись к проекту БАМа в начале 1930-х гг. из-за реальной угрозы нападения со стороны Японии. Советское руководство при строительстве БАМа изначально руководствовалось исключительно вопросами безопасности. Требовалась коммуникация, удаленная от границы с Китаем, где Япония на территории Маньчжурии и части Внутренней Монголии создала марионеточное государство Маньчжоу Го. Транссиб на отдельных участках настолько близко проходил к границе, что мог подвергаться артиллерийскому обстрелу. Никаких изысканий на предмет возможного освоения ресурсов в зоне строительства БАМа в 1932 г. не велось. В стране не имелось мощностей, которые бы позволяли осваивать районы, прилегающие к железнодорожной коммуникации. Уже позднее к этой проблеме стали приобщать плотность населения, которая в зоне прохождения БАМа на 1 января 1933 г. составляла 1 чел. на 1 тыс. га. В целях ее повышения предусматривалось переселение в районы БАМа заключенных и их семей. Из заселения запроектированных 18 поселков к середине 1937 г. было завезено 3773 чел. в 9 поселков [12]. Люди на севере представляют собой главное богатство, и без повышения плотности населения в этих районах невозможно решить никакие проекты по развитию производительных сил. Как известно, проект БАМа в 1930-е гг. реализовать не удалось.

Основные мотивы возобновления строительства БАМа сформировались к началу 1974 г.: расширить транспортную сеть восточных районов страны и обеспечить доступ к природным богатствам, возвести новые территориально-производственные комплексы с полным циклом производства и социального обслуживания, создать инфраструктуру для экспортно-импортных и транзитных перевозок. Свою роль сохранял и военно-стратегический фактор, обусловленный ухудшением советско-китайских отношений.

Магистраль рассматривалась как «локомотив» комплексного подъема экономики не только азиатской части, но и всей страны. Ее возведение расширяло масштабы промышленного и сельскохозяйственного развития и обеспечивало еще один железнодорожный выход к Тихому океану. По сути, это являлось перераспределением советского экономического пространства, основой которого выступало строительство железнодорожной магистрали.

Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», принятое в 1974 г., предельно коротко формулировало необходимость

решения подобной задачи: в целях «развития производительных сил Восточной Сибири и Дальнего Востока и обеспечения возрастающих перевозок грузов в этих районах» [13]. То есть речь шла о необходимости развития экономики в азиатской части страны, которое не могло осуществляться без транспортной составляющей. Выдвигаемые ныне идеи о том, что строительство изначально ориентировалось на вывоз ресурсов, прежде всего нефти, из страны, что БАМ был нынешней версией поворота на Восток [14], представляются некорректными. Нельзя с точки зрения современных «стратегий» и подходов формулировать целеполагание строительства БАМа в советский период. Также сложно согласится с утверждением, что богатства региона должны были лишь оправдать строительство дороги экономически. «Сама она и планировалась, и строилась исключительно по военно-стратегическим причинам» [15, с. 132].

Советская система исходила из других приоритетов хозяйствования. Однако реализация столь масштабного проекта в жестких природных условиях не могла сопровождаться одновременным хозяйственным освоением прилегающих к дороге территорий. Даже для советской экономики того времени это было не по силам. Освоение могло носить локальный характер, поскольку создание и развитие производственной базы на первоначальном этапе требовало огромных инвестиций, привлечения трудовых ресурсов, развития социальной инфраструктуры. Поэтому о быстром и беспрепятственном вовлечении в народнохозяйственный комплекс страны огромных районов освоения речь не шла. Требовалась вдумчивая, постепенная деятельность, рассчитанная на длительную перспективу с возможной корректировкой стратегии по срокам ее реализации.

По понятным причинам на этапе возведения магистрали, приоритетом являлось ее успешное завершение. Параллельно создавались базы стройиндустрии, велась геологоразведка и проектно-изыскательские работы, осуществлялась разработка территориальных программ. Все это логично укладывалось в подготовительный этап, за которым должно было последовать постепенное индустриальное освоение зоны БАМа. Целевые программы на этом этапе не имели детальной и глубокой проработки, в большей степени они представляли собой проект предполагаемых мер. Проектируемые территориально-производственные комплексы, их форма, отраслевой состав постоянно менялись. Не имелось четких критериев для определения их количества и специализации в зоне БАМа. Первоначально речь шла о шести ТПК, затем в проекте программы, разработанной Госпланом СССР в 1982 г., было включено создание 11 районов масштабного освоения зоны БАМа: Верхнеленский, Мамско-Бодайбинский, Северобайкальский, Южноякутский, Тындинский, Зейско-Свободненский, Комсомольский, Селемджинский, Ургальский, Удоканский, Совгаванский [16]. Причем к этой номенклатуре пришли не сразу, а в процессе осмысления тех задач и проблем, которые предстояло решать после введения в строй магистрали. Ожидать ясной и четкой концепции

освоения огромного района с детальным планированием на данном этапе вряд ли было возможно. На этот процесс оказывал влияние субъективный фактор: требовалось согласовать общегосударственные приоритеты, интересы ведомств и интересы региональных властей. В таких условиях можно говорить об очевидных фактах: государство сформулировало приоритеты в области освоения зоны БАМа, которые должны были найти отражение в проектах целевых программ. Завершение строительства являлось первым подготовительным этапом в осуществлении гигантской программы освоения зоны БАМа. То есть строительство коммуникации выступало условием реализации самого масштабного проекта развития производительных сил не только Сибири и Дальнего Востока, но и страны, причем гораздо более значимого, чем строительство самой магистрали. Поэтому вряд ли можно согласится с утверждением, что «основанная на комплексном территориально-производственном подходе программа была изначально обречена» [16, с. 37].

С завершением строительства основной магистрали от БАМа должны были потянуться нити железных дорог в сторону Магадана, Якутии, Камчатки и Чукотки, к месторождениям ископаемых, к отдаленным городам и поселкам, превращая их в новые центры экономического роста. Железные дороги должны были связать территории, в которые можно было добраться только с помощью водного или воздушного транспорта. Таким образом, БАМ закладывался как отправная магистраль долгосрочного развития отдаленных районов страны при том, что свою военно-стратегическую роль дорога выполняла сразу после завершения ее строительства. Кроме того, освоение БАМа предполагало и производство соответствующей техники и оборудования для районов с суровыми климатическими условиями. Поэтому в условиях советского проекта речь шла не только об инфраструктурном развитии, но и о технической модернизации, которая должна была сопровождать реализацию подобного варианта развития.

Такова была общая концепция БАМа в советский период, в которой этап строительства магистрали лишь предварял гораздо более масштабный проект народнохозяйственного освоения азиатской части страны в зоне ее прокладки. Нет никаких сомнений, что при наличии зрелости субъективного фактора и сохранения страны ситуация в зоне БАМа сегодня была бы совершенно иной. И в этом более чем убеждает успешное освоение, в том числе и коммуникационное, граничащей с Россией территории Китая.

Варианты стратегий развития БАМа в постсоветский период. В постсоветский период стратегии, ориентированной на комплексное поэтапное народнохозяйственное освоение зоны БАМа, не могло быть. Формирование так называемых рыночных отношений повлекло переход на коммерческие стандарты во всем. Все стало оцениваться с точки зрения извлечения сиюминутной прибыли, вопросы национальной безопасности и стратегические приоритеты страны в расчет не принимались. Россия окупилась в эпоху первоначального накопления

капитала, где предпочтение могли получать только проекты, дающие быструю и наибольшую выгоду. В такой ситуации проект БАМа и все дальнейшее долгосрочное хозяйственное освоение огромного региона было представлено, как и весь период советской истории, тупиковым вариантом развития. В начале 1990-х гг. исполняющий обязанности председателя правительства Е. Гайдар заявил, что БАМ «проект дорогой, масштабный... экономически абсолютно бессмысленный...» [15, с.126].

Государственная мудрость «младореформаторов» очевидна по результатам их практической деятельности. Однако в данном случае дело не столько в их способностях, сколько в оценке проекта в рамках логики формирующихся рыночных отношений, где все сводилось к извлечению максимальной прибыли «эффективными собственниками». В такой ситуации дальнейшую судьбу БАМа было несложно предсказать. Байкало-Амурская железная дорога как самостоятельная организация упраздняется в 1996 г. Все расходы на нее оптимизировали: часть железнодорожных станций была преобразована в разъемы, их персонал сокращен, большинство социальных объектов передано на обслуживание местным органам власти с их скудными бюджетами. Вместо единой организации, управляемой из Тынды, магистраль разделили: часть дороги была переподчинена управлению Восточно-Сибирской железной дороги в Иркутске, вторая – управлению Дальневосточной железной дороге в Хабаровске. В конце 1990-х гг. Байкало-Амурская магистраль была на грани консервации, хотя ресурсный потенциал зоны БАМа сохранялся, как и его стратегическое значение. В силу обозначенных выше причин не могла идти речь о стратегии комплексного развития огромного региона. Государство не обладало для этого мобилизационным потенциалом. Но даже в случае потенциальной попытки реализовать нечто похожее на комплексное освоение зоны БАМа издержки были очевидны. Основные средства финансируемых государством программ становились бы прибылью хозяйствующих субъектов рыночной экономики без понятных и видимых долгосрочных перспектив развития территории. Кроме того, у постсоветского государства не было ни средств, ни воли, чтобы даже попытаться реализовать нечто подобное.

Какие варианты использования магистрали реально могли существовать в условиях рыночных отношений и зависимого развития?

Первый вариант: использование магистрали в качестве международного коридора. Для этого нужно было инвестировать не в освоение прилегающих территорий, а непосредственно в реконструкцию магистрали, доведение ее до уровня, при котором она могла бы представлять интерес для стран, заинтересованных в ее использовании. В данном случае Россия укрепляла свое геополитическое положение через контроль за коммуникациями, а прокачка товаров обеспечивала пополнение государственного бюджета. Это отвечало национальным интересам России, укрепляло геополитическое положение в азиатской части страны, но предполагало немалые вложения в

сохранение и развитие магистрали. Если бы крен делался на развитие логистики и техническое усовершенствование железной дороги, удалось бы сохранить трудовые ресурсы в зоне БАМа, без которых ее дальнейшее существование становилось проблематичным.

Однако в новой системе экономических отношений подобный вариант можно было реализовать при коренной реорганизации системы управления магистралью. В азиатской части России распространение либеральной рыночной системы на железные дороги не выдерживает никакой критики даже с точки зрения самой либеральной доктрины: здесь отсутствуют конкуренты. Если это так, то никакие рыночные механизмы к этим магистралям применить невозможно. Они могут с известной долей осторожности применяться в границах Европейской России, где плотность железнодорожной сети близка к европейским стандартам. Восточнее Урала железнодорожная магистраль должна перейти под прямой контроль государства, что позволяет реконструировать дорогу с наименьшими издержками и, опираясь на тарифный демпинг, сохранить ее конкурентоспособность в пределах Восточного транспортного коридора. Эта идея уже формулировалась научным сообществом [17].

Это дорогой проект и не приносящий быстрой выгоды, но он позволял реконструировать и сохранить БАМ, в том числе и в качестве транспортного коридора. Как вариант, к реализации решения данной проблемы мог быть подключен Китай. Экономики Китая и России в случае отказа от экспортной модели могли вполне удачно дополнять друг друга в условиях курса на саморазвитие с ориентацией на разумный внутренний спрос. Об этом варианте писали еще представители евразийской школы геополитики. Кооперация могла быть актуализирована военно-стратегическим альянсом двух государств. Для прагматичного руководства Китая такой вариант представлял немалые выгоды в случае перехода дорог Восточного полигона под контроль российского государства. В Китае все железнодорожные компании подчиняются государству. Все регламентационные и технические (разница колеи) проблемы могли быть решены оптимальным образом, поскольку данный проект превращался в геополитически ориентированный приоритет Китая и России. Сохранение Восточного коридора и повышение его конкурентоспособности через весьма затратную кооперацию с Китаем могло стать основным вариантом решения данной проблемы [18].

Сегодня о подобном варианте стратегии можно говорить лишь гипотетически. Для его реализации упущено политическое время. Китай реализует свою инфраструктурную программу через бывшие советские республики Средней Азии, Казахстан, Монголию. Время от времени в информационном пространстве актуализируется тема о неких договоренностях по вопросу совместных инфраструктурных проектов с Китаем, но и только. Россия могла бы подключиться к реализуемым китайским проектам, но в чем здесь состоит национальный интерес страны? Насколько выгодно Китаю реанимировать Восточный коридор в

качестве транзитной магистрали в настоящее время, пойдет ли он на это в условиях экономической и политической изоляции России? Какого-то внятного ответа на этот вопрос нет ни с российской, ни с китайской стороны.

Поскольку данный вариант на сегодня находится в разряде гипотетических, остается второй вариант – использование магистрали для вывоза ресурсов из зоны ее строительства. Именно этот вариант становится основным.

Экономика России на востоке ориентирована на вывоз сырья. В последние годы особенно растут поставки за рубеж угля, что предъявляет новые требования к пропускной способности железных дорог. Вынужденная необходимость государства откликнуться на потребности добывающих компаний, экспортирующих сырье, активизировала стратегическое проектирование коммуникаций в Сибири и на Дальнем Востоке. Первоначально разрабатываемые стратегии носили декларативный характер, не соответствовали реальным возможностям и не подкреплялись соответствующим финансированием. В качестве примера можно привести Стратегию развития железнодорожного транспорта страны до 2030 г., утвержденную распоряжением Правительства РФ в 2008 г. [19]. В соответствии с максимальным вариантом, к 2030 г. необходимо было построить 20730 км новых железнодорожных линий, из них 1528 км высокоскоростных. В реализацию столь фантастических планов планировалось вложить 13,7 трлн руб., что в два раза больше бюджета РФ в 2008 г. Но доля государственного финансирования в реализацию проекта составляла только 20 %, 5 % возлагалось на субъекты РФ, а остальное – на инвесторов [19]. То есть реализация проекта перекладывалась на плечи частного бизнеса, что изначально переводило Стратегию в разряд невыполнимых. Частный бизнес можно привлечь только высокими транспортными тарифами на перевозки, что позволяет ему быстро «отбить» свои инвестиции. Но подобный вариант привлечения инвесторов способен разорить любую российскую компанию. Субъектом воплощения планов развития транспортной инфраструктуры страны всегда и везде является государство. Российское государство внешне осознавало значение коммуникаций в стягивании экономического пространства, однако стать основным субъектом подобной деятельности не стремилось.

Наращивание объемов добычи коксующего угля актуализировало проблему модернизации железнодорожных магистралей. В 2019 г. глава государства призвал увеличить поставки угля в азиатские страны в течение трех ближайших лет на 30 %. После чего в ноябре 2019 г. принимается план ускоренной модернизации Восточного полигона, согласно которому к 2023 г. БАМ и Транссиб должны увеличить пропускную способность с 124,9 млн до 180 млн т. Общий объем инвестиций РЖД во второй этап проекта оценивался в 696,6 млрд руб. [20].

Таким образом, приоритетной целью модернизации железнодорожной сети Восточного полигона провозглашалось увеличение вывоза сырья из страны на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Принятые в феврале 2019 г. Правительством России «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» и в ноябре 2021 г. «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» [21, 22] ориентировали на фантастические планы развития «экспортноориентированной железнодорожной инфраструктуры». Провозная способность Восточного полигона по итогам 2035 г. должна составить 240-305 млн т, а транзит через Российскую Федерацию в грузовом потоке Азия – Европа должен увеличиться в шесть раз, удельный вес доли рынка России в контейнерных перевозках вырасти с 4 до 15 %. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру должны составить до 2035 г. не менее 3,5 трлн руб. [21, 22].

Серьезность подобных показателей вызывает большие сомнения. Откуда возьмутся строительные мощности, кадры и вложения для столь масштабных проектов, утверждаемые Стратегии не разъясняют. Это тема отдельного изучения.

Выводы. В какой степени реализуемая сегодня стратегия развития БАМа способствует действительной модернизации внутренних районов Сибири и Дальнего Востока и отвечает национальным интересам страны? Поток сквозных грузов в восточном направлении более чем в два с половиной раза превышает поток грузов в западном направлении. Проект модернизации БАМа ориентирован на вахтовый метод работ с привлечением трудовых ресурсов из других регионов. Следовательно, реализуемый сценарий освоения БАМа принципиально отличается от советского и не решает проблемы сохранения здесь постоянных рабочих поселков, наращивания плотности населения, создания перспективных территориально-производственных комплексов. Без этого приступить к действительно хозяйственному освоению БАМа, чтобы поставлять продукцию на экспорт с добавленной стоимостью, невозможно. Демонстрируемый ныне вахтовый метод оптимизирует расходы бизнес-структур на содержание социальной инфраструктуры, но это выгоды тактического характера, которые не могут быть приоритетом в области освоения пространства.

К этому следует добавить отсутствие обоснованных расчетов по наращиванию грузоперевозок. Модернизация магистрали проводится с учетом интересов угольщиков. На уголь приходится 58 % общего грузопотока БАМа и Транссиба и 70 % экспортного. Но ситуация в угольной отрасли может измениться в соответствии с пропагандируемой «зеленой повесткой». А это опять возрождает проблему 1990-х гг.: магистраль будет нечем загружать. Планы создания территориально-производственных комплексов остаются нереализованными. Локально развиваются в силу бизнес-интересов лишь отдельные территории: Тайшет (Тайшетский алюминиевый завод, анодная фабрика), Усть-Кут (газоперерабатывающий завод), Новая Чара (Удоканское месторождение) [11]. Чем ближе ресурсы зоны БАМ к морским портам Дальнего Востока, тем более выгодным является их экспортный потенциал. В этом случае частные компании даже решаются на крупные инвестиции в транспортную логистику. Компания «Мечел» проложила

железнодорожную ветку протяженностью 321 км к крупнейшему на территории России Эльгинскому угольному месторождению. Такие единичные проекты также ориентированы не на развитие внутреннего рынка, а исключительно на масштабный вывоз ресурсов из России. Такая ситуация создает новые сложности и проблемы в области обеспечения национальной безопасности. Межрегиональные связи не развиваются, регионы Сибири втягиваются в экономическое пространство других государств. «Стратегии», в которых за «экономический прорыв» принимаются объемы ресурсов, вывезенные из России, в денежном эквиваленте, а не продукция глубокой переработки, не способны интегрировать экономическое пространство

Сибири и Дальнего Востока и стать «локомотивом» экономического роста. Это можно реализовать лишь в случае национально ориентированной модели развития страны.

С одной стороны, принимаемые государством решения являются свидетельством осознания проблемы. Однако их реализация по-прежнему переключается на частный бизнес. Магистраль проходит по неосвоенным землям с очень суровым климатом и низкой плотностью населения, здесь отсутствуют условия для инициативного саморазвития регионов. Поэтому промышленное освоение данных территорий невозможно без самого активного государственного участия.

Литература

- Александрова А.В., Пашнина А.В. БАМ: к 50-летию стройки века: рекомендательный список. Иркутск: Централизованная библиотечная система, 2024. 22 с.
- Белозеров А.И. БАМ – из века в век. Эстафета поколений: в 2-х ч. Ч. I. Северобайкальский регион ВСЖД (Лена–Северобайкальск–Хани). Новосибирск: Изд-во Сиб. гос. ун-та путей сообщения, 2016. 430 с.
- Белозеров А.И. БАМ – из века в век. Эстафета поколений: в 2-х ч. Ч. II. Тындинский и Комсомольский регионы ДВЖД (Хани–Тында–Комсомольск-на-Амуре). Новосибирск: Изд-во Сиб. гос. ун-та путей сообщения, 2017. 523 с.
- Маньковский В.С. БАМ строят молодые. Л.: Лениздат, 1984. 134 с.
- Богачев Е.В. На дальней станции сойду... Иркутск: ЗАО «Издат.-реклам. дом «Магистраль», 2002. 223 с.
- По рельсам времени приходят поезда: 1974-2001 / Ред.-сост. В.В. Островский. Иркутск: Иркутск. Дом печати, 2001. 479 с.
- Кривой А.С. БАМ от А до Я. Иркутск: Вост.-Сиб. издат. компания, 2004. 367 с.
- Шинкарев Л.И. Второй Транссиб: Новый этап освоения восточных районов СССР. М.: Политиздат, 1979. 287 с.
- Байкалов Н.С. Исторический опыт формирования и развития населенных пунктов в зоне Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (1970-1990-гг): дис. ... д-ра ист. наук: 5.6.1. Улан-Удэ: Изд-во Ин-та монголоведения, буддологии и тибетологии СО РАН 2022. 555 с.
- Власов Г.П. История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1970—1980 гг.: дис. ... д-ра ист. наук: 5.6.1. Иркутск: Изд-во Иркутск. гос. ун-та, 1999. 430 с.
- Бобровский Р.О., Чигиренкова Н.С. Экспортно-ресурсный потенциал территорий, примыкающих к Байкало-Амурской магистрали // Изв. РАН. Сер. Географическая. 2022. Т. 86, № 4. С. 621-638.
- Медведева Л.М. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали как отражение эпохи // Тр. Ин-та истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. 2024. Т. 45. С. 68-82.
- Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 8 июля 1974 г. № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». [Электронный ресурс]. <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (дата обращения 20.01.2025).
- Савченко А.Е. Зачем строили БАМ? Другая сторона последнего мегапроекта на востоке СССР // Россия и АТР. 2021. № 1 (111). С. 52-68.
- Шепелев И.А. Советский опыт строительства Байкало-амурской магистрали в условиях коренной модернизации железнодорожной отрасли // Вестн. Омск. ун-та. Сер. Исторические науки. 2019. № 1 (21). С. 126-133. С. 131.
- Байкалов Н.С. Программа хозяйственного освоения зоны БАМ: идеи, подходы, решения // Тр. Ин-та истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. 2024. Т. 45. С. 23-48.
- Восток России: проблемы освоения – преодоления пространства / Под ред. В.А. Крюкова, В.В. Кулешова. Новосибирск: Изд-во Ин-та экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2017. 484 с.
- Петрунина Ж.В. БАМ в планах России и Китая: задачи в меняющемся мире // Тр. Ин-та истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. 2024. Т. 45. С. 75-82.
- Распоряжение Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/ (дата обращения 20.01.2025).
- Вторая ветка БАМа за 700 млрд руб. современный мегапроект // Дзен. 24.04.2021. [Электронный ресурс]. https://zen.yandex.ru/media/str_rus/vtoraia-vetka-bama-za-700-mlrd-rub-sovremennyyi-megaproekt-6082d4d2b04fef640ca65acc (дата обращения 05.11.2024).
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года». [Электронный ресурс]. <https://base.garant.ru/72174066/> (дата обращения 05.11.2024).
- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577> (дата обращения 05.11.2024).

References

- Alexandrova A.V., Pashnina A.V. BAM: to the 50th anniversary of the construction of the century: a recommendation list. Irkutsk: Centralized Library System, 2024. 22 p.
- Belozеров A.I. BAM – from century to century. Generation relay race: in 2 hours. Part I. Severobaikalsky region of the Russian Railways (Le-na-Severobaikalsk-Khan). Novosibirsk: Publishing House of the Siberian State University of Railways, 2016. 430 p.
- Belozеров A.I. BAM – from century to century. Generation relay race: in 2 hours. II. Tynda and Komsomolsk regions of the Far

- Eastern Railway (Khanty–Tynda–Komsomolsk-on-Amur). Novosibirsk: Publishing House of the Siberian State University of Railways, 2017. 523 p.
4. Mankovsky V.S. BAM is being built by the young. L.: Lenizdat, 1984. 134 p.
5. Bogachev E.V. I'll get off at the far station... Irkutsk: CJSC «Izdat.- advertising. Magistral House», 2002. 223 p.
6. Trains come along the rails of time: 1974-2001 / Ed.-comp. V.V. Ostrovsky. Irkutsk: Irkutsk. House of Printing, 2001. 479 p.
7. Krivoy A.S. BAM from A to Z. Irkutsk: East.-Sib. publisher. company, 2004. 367 p.
8. Shinkarev L.I. The Second Transsib: A new stage in the development of the eastern regions of the USSR. Moscow: Politizdat, 1979. 287 p.
9. Baykalov N.S. Historical experience of the formation and development of settlements in the Baikal-Amur railway highway zone (1970-1990): dis. ... Doctor of Historical Sciences: 5.6.1. Ulan-Ude: Publishing house of the Institute of Mongolology, Buddhism and Tibetology SB RAS, 2022. 555 p.
10. Vlasov G.P. The history of economic development of the Baikal-Amur railway area, 1970-1980: dis. ... Doctor of Historical Sciences: 5.6.1. Irkutsk: Irkutsk State University Publishing House, 1999. 430 p.
11. Bobrovsky R.O., Chigirenkova N.S. The export and resource potential of the territories adjacent to the Baikal-Amur mainline // *Izv. RAS. Ser. Geograficheskaya*. 2022. Vol. 86, No. 4. P. 621-638.
12. Medvedeva L.M. Construction of the Baikal-Amur railway as a reflection of the epoch // *Tr. Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East FEB RAS*. 2024. Vol. 45. P. 68-82.
13. Resolution of the Central Committee of the CPSU and the Council of Ministers of the USSR dated July 8, 19. [Electronic resource]. <https://docs.cntd.ru/document/901853768> (date of address 20.01.2025).
14. Savchenko A.E. Why did they build BAM? The Other Side of the Last Megaproject in the East of the USSR // *Russia and the Asia-Pacific Region*. 2021. № 1 (111). P. 52-68.
15. Shepelev I.A. Soviet experience of the Baikal-Amur Mainline construction in the conditions of the railway industry radical modernization // *Bulletin of Omsk University. Historical Science Series*. 2019. № 1 (21). C. 126-133. P. 131.
16. Baikalov N.S. Program of economic development of the BAM zone: ideas, approaches, solutions // *Proc. of the Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East of the Far East FEB RAS. Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East FEB RAS*. 2024. Vol. 45. P. 23-48
17. Vostok of Russia: problems of mastering - overcoming pro-space / Ed. by V.A. Kryukov, V.V. Kuleshov. Kuleshov. Novosibirsk: Publishing house of the Institute of Economics and Organization of Industrial Production SB RAS, 2017. 484 p.
18. Petrunina J.V. BAM in the plans of Russia and China: tasks in a changing world // *Proceedings of the Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East FEB RAS*. 2024. Vol. 45. P. 75-82.
19. Order of the Government of the Russian Federation of June 17, 2008, No. 877-r "Strategy for the Development of Railway Transport in the Russian Federation until 2030". [Electronic resource]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/ (date of address 20.01.2025).
20. The second branch of BAM for 700 billion rubles modern megaproject // *Zen*. 24.04.2021. [Electronic resource]. https://zen.yandex.ru/media/str_rus/vtoraia-vetka-bama-za-700-mlrd-rub-sovremennyi-megaproekt-6082d4d2b04fef640ca65acc (date of address 05.11.2022).
21. Order of the Government of the Russian Federation of February 13, 2019 № 207-r "Strategy of spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025". [Electronic resource]. <https://base.garant.ru/72174066/> (date of address 05.11.2024).
22. Order of the Government of the Russian Federation from November 27, 2021 № 3363-r "Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast for the period up to 2035" // Official website of the Ministry of Transport of the Russian Federation. [Electronic resource]. <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577> (date of address 05.11.2024).