Типы поселений и система расселения вдоль восточной части Байкало-Амурской магистрали (Амурская область и Хабаровский край)[1]

Г. А. Пивовар, П. А. Широкова, О. Е. Прусихин, А. И. Алексеев

Галина Александровна Пивовар, независимый исследователь, экономико-географ. 119435, Москва, Новодевичий пр-д, д. 2.
E-mail: pivovar.gal@gmail.com

Полина Андреевна Широкова, независимый исследователь, экономико-географ, 143923, Московская область, г. Балашиха, ул. Ситникова, д. 2.
E-mail: shirokova.poly@yandex.ru

Олег Евгеньевич Прусихин, аспирант, ведущий инженер кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова, стажер-исследователь Центра пространственного анализа и региональной диагностики Института прикладных экономических исследований РАНХиГС. 119991, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д. 1.
E-mail: olegprus2000@mail.ru

Александр Иванович Алексеев, доктор географических наук, профессор кафедры экономической и социальной географии России географического факультета МГУ имени М. В. Ломоносова. 119991, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, д. 1.
E-mail: alival@mail.ru

Аннотация. Строительство Байкало-Амурской магистрали, будучи одним из крупнейших «мегапроектов» Советского Союза, оставило значительный след в истории. В то же время возникшим вдоль магистрали поселкам и в особенности их современной жизни и их нынешним жителям посвящено несоразмерно меньше литературы. В рамках данной статьи предпринята попытка описать систему расселения, сложившуюся вдоль восточной части БАМа (между Тындой и Комсомольском-на-Амуре), типологизировать и описать поселки, затронутые магистралью, на основе полевых и статистических данных. Система расселения БАМа имеет линейный характер, ее формирование происходило в рамках политики по освоению территории вокруг магистрали. При этом приоритет отдавался индустриальному развитию в ущерб развитию социальной сферы, основные решения о расположении поселков, жилья и бытовой инфраструктуры принимались на уровне отдельных участков строительства. Предполагалось сформировать вдоль дороги высокоурбанизированную систему расселения с развитой инфраструктурой (чего требовала необходимость привлечения кадров), однако развитие поселений «по остаточному принципу» помешало этому. В то же время «бамовская» система расселения вобрала в себя поселения, возникшие и до строительства магистрали, что позволяет выделить две волны освоения этой территории — длительную добамовскую и сконцентрированную

1. Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда. Проект № 24-17-00107 «Малые города и сельские населенные пункты в системе расселения регионов России (1989–2021)».

по времени бамовскую. Поселки можно разделить на четыре типа исходя из времени возникновения, этнокультурных и экономических особенностей — это добамовские этнические поселения, созданные общинами коренных народов, добамовские промысловые поселения, выросшие из форпостов старателей и охотников, бамовские промежуточные городские поселки и бамовские «неудавшиеся города» — населенные пункты при главных станциях, которые должны были стать ключевыми центрами новой территории. Эти различия определили разные пути трансформации в постсоветский период.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль, Восточный БАМ, сельские поселения, поселки городского типа, рабочие поселки, система расселения, трансформация сельской местности, типология поселений, Амурская область, Хабаровский край, географическое изучение сельской местности

EDN OQUDCL

Постановка проблемы

Байкало-Амурская магистраль воспринимается как один из наиболее знаковых проектов позднесоветского периода. Титанический масштаб и многоуровневость замысла, предполагающего не только и не столько строительство транспортной инфраструктуры, но и освоение ресурсных богатств Восточной Сибири и Дальнего Востока, с организацией 9 территориально-производственных комплексов и промышленных узлов, сосредоточила на себе внимание целого поколения экспертов и научно-исследовательских институтов в сотнях различных областей, от геологии до экономики. Однако помимо экономического значения, строительство магистрали серьезно изменило и систему расселения. Железная дорога и новые предприятия требовали трудовых ресурсов, которых на слабозаселенных территориях Восточной Сибири и Дальнего Востока не было. Со строительством БАМа в Амурской области, Хабаровском крае, Иркутской области и Республике Бурятия возникли новые поселения[2] — пристанционные рабочие поселки, часть из которых должна была в будущем стать полноценными городами, а оставшиеся — высокоурбанизированными плотными поселениями, с многоэтажной застройкой и городским типом развития сферы услуг. Однако и до строительства БАМа вдоль его будущей трассы существовали немногочисленные поселения, которые также претерпели трансформации с приходом нового масштабного инфраструктурного проекта. Полноценной реализации проекта помешал распад Советского Союза.

Сегодня вдоль восточной части Байкало-Амурской магистрали расположено 29 населенных пунктов, включая (согласно формальному статусу) 2 города (Тында и Комсомольск-на-Амуре), 3 рабо-

2. Здесь и далее термин «поселение» используется вне связи с соответствующим типом муниципальных образований.

чих и городских поселка, 3 села и 18 поселков без указания типа при железнодорожных станциях, средней численностью (без учета городов) 2–3,5 тыс. человек. В среднем населенные пункты расположены каждые 50–100 км железной дороги.

Строительству БАМа посвящен значительный объем литературы, как научной, так и научно-популярной, публицистической и художественной. С советских времен в общественном сознании существует образ «бамовцев» — добровольцев-строителей магистрали. В то же время степень освещенности «постгероической» эпохи БАМа, наступившей после завершения строительства и начала ее эксплуатации, гораздо ниже. Существенно меньше материалов посвящено современной жизни бамовских поселков, их социальной среде. Важным вопросом является и то, как трансформировались бамовские поселки в постсоветское время. Изучению этих особенностей и посвящена настоящая статья.

Опыт предшествующих исследований

За полвека существования БАМа сформировалось обширное поле научных исследований, посвященных проблемам его строительства и социально-экономического развития прилегающих к нему территорий. Историю изучения данного вопроса можно разделить на три этапа. Работы позднесоветского времени (1970–1980-е гг.) публиковались одновременно с возведением железнодорожной магистрали, поэтому во многом носили обобщающий характер и ставили своей целью обосновать ее народно-хозяйственную значимость. Последующий период (1990–2000-е гг.) можно назвать переходным, поскольку он отмечен пониженным интересом ученых к теме БАМа и появлением первых критических работ, указывающих на экономическую неэффективность функционирования дороги и предлагающих программы ее реформирования. На современном этапе (с 2010 г.) поле исследований БАМа существенно расширилось, чему способствовало изменение государственных приоритетов и увеличение внимания к Дальнему Востоку, а также достаточная временная дистанция для переоценки столь масштабного проекта. За последнее время возросло количество научных публикаций и стала более разнообразной их тематика, накоплен значительный объем региональных работ, освещающих вопросы развития территорий вблизи магистрали в пределах отдельных субъектов.

Программа строительства железной дороги и освоения обширной прилегающей зоны требовала серьезной теоретической проработки. С этой целью в 1970-е гг. при Академии наук СССР был учрежден совет по проблемам БАМа во главе с экономистом А. Г. Аганбегяном. В работе Е. Б. Айзенберга (1979) рассмотрены задачи и перспективы строительства железнодорожной линии

на востоке страны, обозначается ее приоритетная роль в освоении ресурсов региона, обсуждаются проблемы нехватки рабочей силы и технологий, сложных природно-климатических условий, которые затрудняли строительство. Предложена схема организации хозяйства, состоящая из шести ТПК и трех промузлов, и выдвинуты принципы развития зоны БАМ, включающие в себя эффективное использование ресурсов, технологическое развитие, комплексное решение социальных проблем.

Сразу после завершения строительства магистрали были выпущены два сборника статей под редакцией А. Г. Аганбегяна (БАМ: 1984, 1985), в которых ученые и практические деятели дали первую оценку проведенной работе. Освещается опыт проектирования и строительства транспортного объекта, оцениваются процессы освоения зоны БАМ, влияние проекта на экономику региона и социальные изменения на территории. В обоих сборниках подчеркивается, что при переходе к эксплуатации магистрали необходимо добиться высокой эффективности и как можно быстрее окупить государственные затраты на ее строительство. В этой связи особую важность, по мнению ученых, приобретает разработка долгосрочной комплексной программы хозяйственного освоения зоны БАМ и налаживание координации между различными участниками.

Зона БАМ на момент строительства магистрали была малонаселенной, именно поэтому одной главных задач развития территории становилось привлечение рабочей силы и закрепление населения. Позднесоветские социологические исследования С. Н. Железко (1980), Ю. В. Аргудяева (1988) пытались ответить на вопрос, какие условия требовались для стабилизации населения на БАМе. Исследователи сошлись во мнении, что действовавшие материальные стимулы работали только как фактор привлечения рабочей силы, а не закрепления ее на территории и стимулирования демографических процессов, тогда как развитие социально-бытовой сферы и доступность качественного жилья могли сыграть решающую роль в достижении поставленных целей.

В переходный постперестроечный период социальная и экономическая эффективность БАМа подверглась сомнению, стали открыто обсуждаться недостатки и ошибки проекта. История строительства магистрали была воспринята как попытка продлить существование советской системы через мобилизацию молодых кадров и снижение социальной напряженности. В диссертации Г. П. Власова (1999) рассмотрено влияние политического фактора на развитие зоны БАМ, обращается внимание, что существовавшая система управления была сосредоточена исключительно на сооружении магистрали, но не на комплексном освоении территории. В условиях доминирования отраслевого подхода местные органы власти не смогли скоординировать строительную политику, что привело к отставанию развития социальной сферы.

В 1990-е — начале 2000-х было опубликовано несколько экономических работ, предлагающих перспективное видение БАМа. А. Г. Гранберг с соавторами (1996) разработал альтернативную концепцию развития региона, согласно которой действовавшее в то время управление Байкало-Амурской железной дорогой должно было стать основной федеральной структурой, сосредоточенной на поэтапной трансформации подведомственной территории. Предлагалось создать фонд развития региона и пополнять его за счет тарифа на перевезенные грузы, а накопленные средства направлять на социальные нужды, добычу ресурсов и другие крупные инвестиционные проекты. Л. Н. Аршба в своей диссертации (2005) анализирует различные стратегии развития БАМа и приходит к выводу, что наиболее перспективным является достройка магистрали до месторождений полезных ископаемых, которые приносят высокий доход для отрасли и государства ввиду редкости и высокой стоимости на внутреннем и внешнем рынках.

Научные работы последнего десятилетия по большей части носят ретроспективный характер, целью исследователей становится осмысление проекта строительства БАМа как исторического события и анализ его социально-экономических последствий. Большим подспорьем для ученых служат богатые архивные материалы и возможность общения с участниками событий. В своих статьях Ю. Т. Воронина (2013), Н. С. Байкалов (2016, 2020) рассматривают особенности жилищно-коммунального хозяйства поселений на БАМе и подчеркивают, что система жизнеобеспечения складывалась хаотично, состояла из временных объектов, которые принадлежали разным ведомствам, и имела слабое материально-техническое оснащение. Подобная ситуация отрицательно сказалась на настроениях переселенцев и впоследствии создала дополнительную нагрузку для местного уровня власти. В диссертации, посвященной формированию социальной инфраструктуры поселений БАМа, Н. С. Байкалов (2007) на примере Бурятского участка показывает, что объекты социального обеспечения рассматривались как второстепенная задача относительно размещения производственных сил, в результате их финансирование сокращалось, а сроки строительства затягивались. Сложившийся на БАМе уровень социально-бытового и культурного обслуживания не соответствовал запросам населения, что привело к возникновению у строителей механизмов адаптации, основанных на коллективизме и инициативности, и подъему творческой активности. В работе про торговое обслуживание населения Н. С. Байкалов (2021) отмечает, что для него были свойственны те же проблемы, что и для советской торговли в целом, и компенсировать эти недостатки власти стремились более широким товарным ассортиментом. Привилегированное положение сформировало у населения специфические потребительские практики, в числе которых

бытовой аскетизм, отсутствие привычки запасать впрок, пользование импортной продукцией и т.д.

Одновременно с ретроспективным анализом разрабатываются и другие направления исследований о БАМе. Например, социолог Е. А. Богданова (2013) описывает феномен «БАМовского счастья», коллективного чувства свободы, связанного с проживанием вдали от основной части советского общества, и удовлетворения, которое давали насыщенность жизни, значимость выполняемой миссии и статусность, подкрепленная материальными благами. В постсоветское время идеализированные воспоминания потеряли свою ценность и оказались замкнуты внутри сообщества строителей. Антрополог О. А. Поворознюк (2016) рассматривает влияние индустриализации и урбанизации на эвенкийское сообщество в районе БАМа и их адаптацию к новым условиям. Магистраль, изначально негативно влияя на традиционный образ жизни эвенков и обостряя конкуренцию за ресурсы, постепенно стала неотъемлемой частью их жизни, предоставляя возможности для мобильности.

Возрастающая роль Дальнего Востока в федеральной повестке будет приводить к увеличению количества научных работ, оценивающих потенциал зоны БАМ для экономического развития страны. Одной из первых таких работ стало исследование К. В. Демидовой с соавторами (2022), раскрывающее диспропорции в использовании отдельных участков БАМ. Географы показали, что наиболее крупные по стоимости запасы ресурсов находятся в центральных и восточных районах, но пока остаются недоиспользованными из-за недостатка инфраструктуры. Предполагает, что потенциал восточных районов будет реализован быстрее благодаря близости к морским портам и конъюнктуре мировых цен.

При высокой степени изученности истории освоения зоны БАМ, ошибок строительства, их социально-экономических последствий и перспектив использования железной дороги слабо исследованными остаются поселения вдоль магистрали, их траектории трансформации за постсоветский период и современное состояние. Нуждаются в уточнении вопросы изменения экономики поселений при переходе от плановой системы к рыночной, их социального состава, особенностей транспортной доступности, социального обслуживания населения и обеспеченности коммерческими услугами.

Материалы и методы

Формально большинство населенных пунктов на железнодорожной магистрали относятся к сельской местности, поскольку являются поселками. Вместе с тем они имеют довольно много городских черт, что позволяет их относить к промежуточным формам между городом и селом.

Исследование состояло из двух частей. Камеральный этап заключался в изучении доступных архивных материалов по экономическому обоснованию и проектированию магистрали. Полевой этап проводился в июле 2023 года, в рамках экспедиции был обследован ряд населенных пунктов Восточного БАМа от Тынды до Комсомольска-на-Амуре. Большим ограничением при проведении работ являлось транспортное сообщение: в день по данному направлению проходит всего один пассажирский поезд. Поэтому для остановки выбирались пункты, в которых имелась возможность переночевать и до которых можно было добраться на местном транспорте из соседних поселений.

Полевое исследование затронуло 13 населенных пунктов, расположенных на БАМе или в непосредственной близости от него (самым удаленным оказалось с. Бомнак в 25 км от ст. Улак). При отборе пунктов преследовалась цель охватить наиболее разнообразные по сочетанию параметров поселения. Учитывались такие параметры, как людность, генезис, степень периферийности, этнический состав и отраслевая специализация. В результате в исследование вошли поселения в Амурской области и Хабаровском крае: с. Первомайское, пос. Дипкун в Тындинском муниципальном округе, пос. Верхнезейск, Горный, Тунгала и Дугда, с. Бомнак в Зейском муниципальном округе, р.п. Февральск и с. Февральское в Селемджинском районе, р.п. Новый Ургал в Верхнебуреинском районе, пос. Березовый, с. Тавлинка и Кондон в Солнечном районе.

В качестве основного метода исследования использовались полуструктурированные интервью, поиск информантов осуществлялся с помощью метода «снежного кома». Всего было проведено 30 глубинных интервью с главами муниципальных образований, сотрудниками социальных учреждений (библиотек, школ, домов культуры) и местными жителями. С помощью визуальных наблюдений в поселках была собрана информация о функциональной структуре поселков, типологии застройки и городской среды. Для уточнения и дополнения собранной в ходе экспедиции информации использовались статистические данные — результаты переписей населения 2002 и 2021 годов.

Собранные данные позволили определить историческое формирование сел и поселков Восточного БАМ, выделить присутствующие в них различные по генезису социальные группы, охарактеризовать трансформацию поселений в условиях перехода от плановой экономики к рыночной. Итогом работы стала типология поселений по сочетанию городских и сельских форм, в основе которой лежат следующие критерии дифференциации: людность и динамика численности населения, историческая и современная специализация, планировочные особенности и специфика социальной структуры.

СОВРЕМЕННОСТЬ

Система расселения вдоль БАМа сформировалась под воздействием двух условных волн освоения: добамовской и бамовской, связанной со строительством магистрали и попыткой индустриального освоения данной территории. В связи с этим в основу типологии поселений был положен генетический принцип (рис. 1). При этом внутри этих групп можно выделить подтипы поселений. Добамовские поселки и села можно разделить по этнокультурным особенностям и исконной специализации: выделяются добамовские этнические поселения, возникшие при укоренении кочевых народов, и промысловые, сформировавшиеся из поселков старателей, охотников, лесозаготовителей и работников других промыслов из числа русского населения и представителей других некоренных этносов. Поселения этого типа — результат «стихийного», «естественного» освоения территории, их размещение и развитие было определено природными условиями. Бамовские поселения — результат планового освоения, их размещение и основные характеристики были заданы в ходе проектирования магистрали, более того, они изначально мыслились как поселки «при станциях» и экономические центры разного уровня. В связи с этим логично разделить их на подтипы исходя из места в системе расселения, отведенного им при проектировании. Таким образом, можно выделить промежуточные бамовские поселки (при небольших железнодорожных станциях) и поселки-«неудавшиеся города», размещенные у крупных станций и играющие роль центральных мест территории, которые при проектировании зоны вдоль магистрали должны были стать новыми городами (рис. 2).



Рис. 1. Схема типологизации бамовских поселений. Составлено авторами

Выделенные типы поселений различаются по своим характеристикам: людности и темпам убыли населения, исторической и современной специализации, планировочным особенностям и специфике социальной структуры (табл. 1).

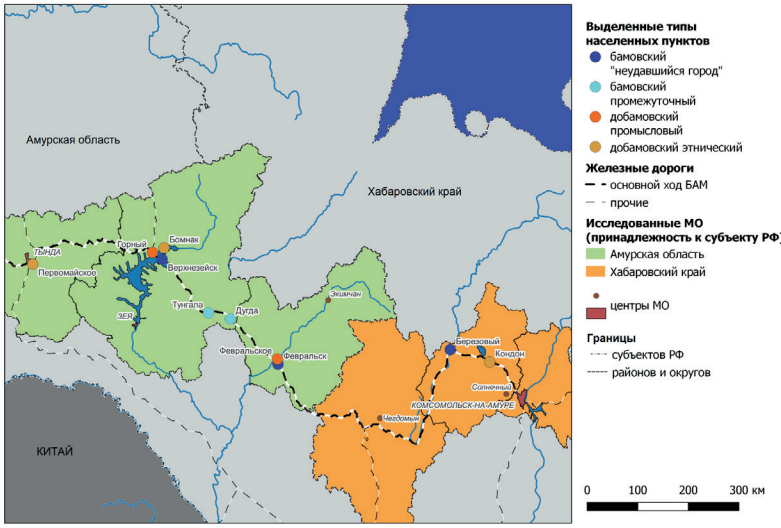


Рис. 2. Выделенные типы населенных пунктов восточной части БАМ. Составлено авторами

Тип 1. Добамовские этнические поселки

Поселки этого типа — самые старые на территории «Побамья». Это поселки, основанные коренными жителями этих мест — эвенками (Первомайское, Бомнак), нанайцами (Кондон), а также старообрядцами (Тавлинка, Гусевка), которых можно выделить в отдельную этнорелигиозную группу. С момента своего появления данные населенные пункты представляли собой небольшие таежные поселки, жители которых занимались традиционными видами деятельности: охотой, оленеводством (эвенки), рыбной ловлей (нанайцы). Они выступали в качестве «опорных пунктов» среди сети малых охотничьих заимок и оленьих стойбищ, а также небольших удаленных поселений.

«Родители из Владивостока, их раскулачили, отправили сюда. Три брата, пешком шли, обосновались, есть река Унья, там и жили. Пришли, сами себе построили дом. Там было наводнение большое, нас затопило, Унья-Бом называлось поселение, потом меня в школу привезли, сначала училась там. <...> Я бы сейчас туда уехала, там лучше было, 200 км отсюда, по Зее, там впадает река Арга. Ничего там не было, сами себе жили, коров много было, все было свое, охотились, рыбачили. Жили там до 1951 года, потом затопило, все утонуло» (пожилая жительница села Бомнак).

Таблица 1. Типология населенных пунктов восточной части БАМ. Составлено авторами

Характеристика	Тип поселения			
	Этнические	Промысловые	«Неудавшиеся города»	Промежуточные
Период возникновения	XIX в. и ранее	XIX–XX вв.	1974–1984	
Поселения	Первомайское, Кондон, Бомнак (Тавлинка, Гусевка[3])	Горный, Февральское	Верхнезейск, Февральск, Березовый	Тунгала, Дугда
Средняя численность населения (в среднем по данным переписи 2021 г.), чел.	400–500	500–600	4000–4500	450–600
Темп убыли населения, перепись 2021 г. к переписи 2002 г., %	-39,1	-27,9	-29,5	-33,2
Этнический состав	Изначально однородный	Смешанный	Смешанный	Смешанный
Современные отрасли специализации	Сохранение традиционных видов деятельности (охота и рыболовство) с добавлением занятости на железной дороге в отдельных селах, бюджетная сфера, пенсионеры	Обслуживание железной дороги, охота	Железная дорога, бюджетная сфера, обслуживание потоков вахтовой занятости	Железная дорога, бюджетная сфера

3. Формально не является отдельным населенным пунктом, часть с. Тавлинка Березовского сельского поселения Солнечного района Хабаровского края.

Уровень, направление и динамика экономического развития	Деградация традиционных видов деятельности (при сохранении отдельных очагов и атрибутов), отток населения	Переключение с исходной промысловой занятости на железную дорогу	Относительно успешное развитие за счет высокой кадровой потребности железной дороги; в условиях благоприятного географического положения — формирование новых отраслей специализации, за счет чего — повышение устойчивости	Моноспециализация на железной дороге, дополняемой обслуживающими отраслями социальной и бытовой сферы и промыслово-кустарными, деградация
Планировочные особенности	Сельская застройка: индивидуальные дома вдоль стихийно возникших улиц	Улучшенная сельская застройка: «лесопромхозные» дома	Квазигородская планировка: многоэтажные центральные кварталы, дополняемые дачными и индивидуальными «пригородами»	Квазигородская планировка: многоэтажные кварталы, индивидуальная застройка по окраинам
Происхождение жителей[4]	Преимущественно коренные жители: представители КМНС, потомки старателей и ссыльных	Потомки старателей и ссыльных	«Бамовцы»: строители БАМ, напреимущественно эксплуатирующие железнодорожников; «вахтовики» и «командированные»	«Бамовцы»: строители БАМ, железнодорожники

Причем изначально более крупные поселения были русскими. Серьезные изменения в жизни этих деревень произошли в послевоенное время: в рамках ликвидации неперспективных поселений и подготовки к сооружению Зейского водохранилища жителей окрестных малых поселений сселили в более крупные. Это привело к значительным изменениям в их жизни: расселение бывших жителей разных сел внутри одного села сформировало внутреннюю дифференциацию:

«Были поселковые — бомнакские, ироканские, покровские. <...> Вот эта улица, мы называли ее Партизанская, здесь жили ироканские мужики... <...>» (пожилая жительница с. Бомнак),

4. Выделено авторами на основе интервью.

что приводило и к возникновению отдельных общин и конфликтов между ними. *«Бринтинские, особенно Роканские были воинственные, Покровские были самые мирные...»* (пожилой житель с. Бомнак); *«Когда учились в школе, сначала было противостояние. Собирались, дрались. Что-то не так сказал, и вот тебя поколотили»* (пожилая жительница с. Бомнак).

Активизировался процесс смешения коренного и русского населения, ускоряемый дискриминацией языка.

«В школу пошли, нам запрещали разговаривать, тогда язык не преподавался» (пожилая жительница с. Бомнак).

При этом в эвенкийской среде сохранялись традиционные верования — шаманизм — причем сохранялся и высокий социальный статус шаманов.

«У нас тоже был шаман, хороший, сильный, он был ироканский, в Покровском не было. После школы собиралась поступать в Ленинград, в Герцена, он говорит, тебе не надо туда поступать, не езди. И я не поехала, испугалась. Я потом поступила в Николаевское-на-Амуре педучилище» (пожилая жительница с. Бомнак).

Несмотря на переселение, долгое время сохранялся традиционный образ жизни: ключевыми занятиями населения оставались охота, рыбная ловля и оленеводство: так, для эвенкийских семей было типичным провести все лето на выпасе. Особо выгодным занятием была охота, чему способствовала высокая закупочная цена пушного зверя.

«Я говорю, 100 соболей ловлю, 150 рублей раньше стоил, 15 тысяч, это за 4 месяца. Кроме этого, я мясо стреляю, я на ондатре могу зарабатывать до тысячи осенью» (пожилой житель с. Бомнак).

Сооружение БАМа по-разному повлияло на поселки этого типа. Так, пос. Первомайское стал пригородом «столицы БАМа» Тынды, местом размещения геологической партии, что привело к притоку сюда нового, пришлого населения, и изменило образ жизни местного населения, среди которого появилось много железнодорожных рабочих. Бомнак же, напротив, оказался изолирован от БАМа Зейским водохранилищем, что привело к некоторой «консервации» традиционного образа жизни (вместе с тем была затоплена часть пастбищ, что нанесло ему некоторый урон). Аналогичная ситуация сложилась и в Кондоне, который хоть и расположен вблизи магистрали, но все же несколько в стороне от нее и на удалении от железнодорожных станций. Однако БАМ повлиял и на изолированные поселки: в них улучшилось снабжение. Улучшенное снабжение, с одной стороны, и наличие добычи ценного пушного зверя — с другой, привело к возникновению бартерного обмена между строителями и железнодорожниками и местными охотниками:

«Еще когда БАМ был, там тащили все, кто что мог, мужики привозят ко мне домой бензовоз, 4 с половиной куба бензина за 2

соболя. [А] я, бывало, по пять соболей в день добываю» (пожилой житель с. Бомнак, бывший охотник).

В постсоветский период традиционному образу жизни был нанесен серьезный удар. Рурбанизация, распад оленеводческих колхозов и совхозов, снижение цен на пушнину, добыча природных ресурсов и заготовка леса привели к деградации охоты и оленеводства. На этом фоне усилился отток населения (села этого типа отличаются наибольшей убылью населения) и распространение алкоголизма, особенно среди этнических эвенок. Причем сильнее эти процессы заметны в пригородном Первомайском, а не в изолированном Бомнаке (рис. 3), что может объясняться меньшей способностью привыкших к традиционному образу жизни эвенок адаптироваться к городской (пригородной) жизни. Между селами есть различия и в состоянии сельских сообществ: в Бомнаке более высок уровень социального контроля, чем в Первомайском, что заметно и по состоянию «сельской среды». Кондон тем временем оказался менее затронут этими процессами, что может объясняться спецификой традиционного вида деятельности — рыболовства (рис. 4). Эвенкийский же образ жизни и культура в настоящее время в целом находятся в упадке, хотя отдельные его элементы (например, празднования Дней оленевода и охотника) сохраняются (рис. 5). Значительна доля пенсионеров, для трудоспособного населения основными занятиями является вахтовая занятость или работа на железной дороге.



Рис. 3. Несколько хозяйств в селе Бомнак содержат лошадей. На фоне — новая детская площадка села. Фото авторов



Рис. 4. Арт-объект в селе Кондон, выполненный местными жителями. Фото авторов

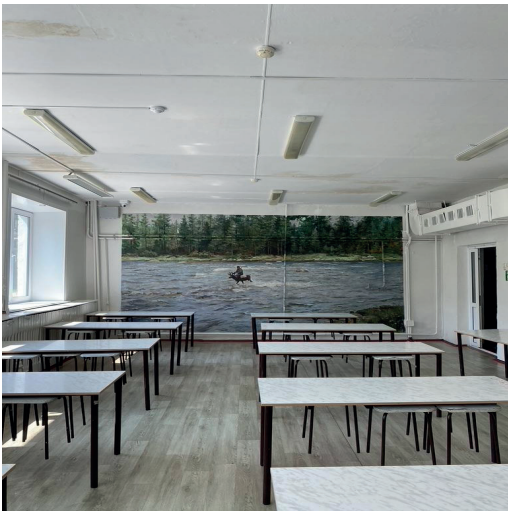


Рис. 5. Эвенкийские сюжеты на стенах школы в селе Первомайское. Фото авторов

Тип 2. Добамовские промысловые поселки

Возникновение поселений этого типа связано с деятельностью промысловиков-старателей, потянувшихся в район строительства будущей магистрали еще с XIX века. Поселения вырастали из зи-

мовий, пригодных для стоянок мест и заимок. Изначально поток старателей отличался большой этнической пестротой: в их рядах были и русские, и китайцы, и корейцы, и даже немцы и голландцы в верховьях р. Селемджа. Первыми были золотоискатели, затем, в советское время, их сменили лесозаготовители. В период 1930–1940-х годов в поселениях обосновалось множество вынужденных переселенцев — раскулаченных, преимущественно из других районов Дальнего Востока, но также и из Европейской России, Украины и т.д. В послевоенные годы поселения прошли через волну укрупнения, приняв жителей соседних мелких поселков (что особенно актуально для пос. Горный, расположенного на Зейском водохранилище). При советской власти промысел был централизован: так, в поселке Горный возникло лесопромышленное хозяйство, а с. Февральское сменило специализацию на сельскохозяйственную — здесь было создано подсобное хозяйство («подхоз») золотоносного прииска[5]. Это сформировало облик и инфраструктуру поселков: согласно общей советской практике, возведение жилья, создание и содержание социальных объектов лежало на плечах организаций, что отпечаталось в застройке целых улиц «леспромхозными» домами. Таким образом, к началу строительства БАМа поселки этого типа уже представляли собой крупные, сформировавшиеся поселения, отличавшиеся от ранее рассмотренного этнического типа отсутствием ярко выраженной национальной специфики.

Строительство магистрали повлияло на поселки, но не трансформировало их: оба рассматриваемых поселения оказались в непосредственной близости от БАМ, но отдельных станций не получили. В поселках и их окрестностях разместились строительные организации, в частности, воинские части, между «бамстроевцами» и местными жителями начал возникать обмен. В то же время «растворения» этих поселков в новом «бамовском» сообществе не произошло: местные жители ни тогда, ни сейчас не относят себя к числу бамовцев:

«Мы не бамовцы, мы леспромхозы, которые образовывались по Зее» (жительница пос. Горный, глава местной администрации).

Этому в некоторой мере способствовали достаточно высокие заработки на «основных» производствах, в результате чего местное население не было заинтересовано работать на строительстве железной дороги. Различия между уже укоренившимися здесь жителями промысловых поселков и пришлыми бамовцами отмечаются даже на уровне восприятия:

«У нас больше тепла, у нас более теплая территория, обстановка в поселочке. И между людьми. Там люди приезжие, «за-

5. Село Февральское — 115 лет // Межпоселенческая центральная библиотека Селемджинского района Амурской области. URL: file:///C:/Users/%D0%98%D1%81%D0%B0%D0%B0%D0%BA%20%D0%90%D0%B1%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BE%D0%BD/Downloads/fevralskoe2-1.pdf

падские», а у нас тут коренные жители, они жили на Зее-реке, а потом расселились. Наше сообщество, оно как-то добрее. В основном жили леспромхозом. В других поселках приезжали из разных республик, у них своя атмосфера. Но у них тяжелая атмосфера, по ощущениям» (жительница пос. Горный, глава местной администрации).

Кризис хозяйств артельного типа (леспромхоза, подхоза и других) больно ударил по этим поселениям в 1990-е годы. Однако данные поселки отличаются невысокой убылью населения относительно других типов бамовских поселков. Причина этого в близости исследованных населенных пунктов к крупным поселкам при важных станциях — Верхнезейску и Февральску соответственно, а также в том, что хозяйства частично продолжали свою деятельность: так, лесозаготовка в пос. Горный продолжалась до 2020 года и оказалась на грани прекращения после введения запрета на экспорт леса-кругляка. Произошла переориентация трудовых ресурсов на железную дорогу: в настоящее время большая часть трудоспособного населения пос. Горный, по оценкам местной администрации, занята на строительстве БАМ-2 или в ее эксплуатации (за исключением живущих преимущественно подсобным хозяйством и работающих вахтовым методом за пределами данного региона). Село Февральское же выполняет роль дачного поселка (рекреационной зоны) для жителей пос. Февральск (рис. 6). Не являясь формально «бамовскими», поселения участвуют в спонсорских программах железной дороги, которые служат значимой поддержкой для их развития в условиях дефицита бюджетных средств:

«Хорошо работают люди на железной дороге, мы весной поймали спонсорскую помощь к 50-летию БАМа. Мы подцепились, переписались, перезвонились. Нам сказали: «Посчитайте, сколько людей занято на железной дороге», мы насчитали 28 человек, плюс много детей, которые едут в Тынду и учатся в ж/д техникуме и в Хабаровске. Нам дали добро, у нас есть спонсорская помощь на ремонт детского сада» (жительница пос. Горный, глава местной администрации).

Таким образом, по экономическим причинам в постсоветское время произошло сближение промысловых добамовских поселений с бамовскими, несмотря на их генетические различия и исходное противопоставление.

Общие черты бамовских поселков

Поселения этой категории — новые, возникшие только с началом строительства БАМа. Облик поселков и их размеры были заданы планом строительства магистрали. Отличительной особенностью непосредственно бамовских поселений является их изначально го-

родской характер: проектами они виделись как поселки городского типа и города, строительство сел не предполагалось. Магистраль проходит по территории с весьма тяжелыми физико-географическими условиями, поэтому для привлечения сюда рабочей силы БАМ должен был стать «витриной социализма» с улучшенным снабжением и комфортным бытом. На БАМ привлекались работники со всего Советского Союза, что привело к созданию особой полиэтнической общности «бамовцев». Однако, вопреки распространенному мнению, строители БАМа в массе своей покинули эту территорию после окончания строительства — их заменили железнодорожники, занятые на эксплуатации магистрали.



Рис. 6. Село Февральское — в прошлом поселение золотоискателей, а сегодня — дачный пригород Февральска. Фото авторов

На практике освоение БАМа столкнулось с противоречиями. Несмотря на плановый характер, решения о выборе мест размещения поселений принимали руководители участков строительства, которые планировали это исходя из производственных нужд. Возведение инфраструктуры являлось «дополнительной нагрузкой» для шефских строительных организаций («стройтрестов») и осуществлялось неравномерно, подстраиваясь под нужды возрастающего населения, поэтому часто новым переселенцам приходилось первоначально селиться в уплотненных коммунальных квартирах. В целом социально-демографические условия слабо учитывались при строительстве, что подтвердил в беседе с авторами один из членов Научного совета по проблемам БАМа: «Про население никто не думал, эта задача для проектантов просто не стояла».

СОВРЕМЕННОСТЬ

В рамках создаваемой системы расселения БАМа этим поселениям отводилась роль пристанционных поселений при небольших станциях, соответственно, и поселки не должны были выполнять функций центральных мест. Так, например, поселок Тунгала был рассчитан на 5000 человек. Однако, несмотря на малую людность, проектировщиками поселения виделись как небольшие пгт с высокой плотностью населения, соответствующей городской инфраструктурой и застройкой. Строительство Тунгалы и Дугды началось в середине 1980-х годов (1986-й и 1984-й соответственно) и велось силами трестов «НовосибирскБАМстрой» и «Молдавстрой». Отличительной чертой обоих поселков является преимущественно среднеэтажная застройка (рис. 7). Строительство инфраструктуры велось с опозданием относительно жилищного строительства, в результате после возникновения признаков кризисных явлений и сворачивания строительства поселения остались без необходимой инфраструктуры. Итогом этого стало совмещение жилья с местами оказания услуг: первые этажи домов заняты магазинами и даже администрация Тунгалинского поселения занимает одну из квартир жилого дома.

Городской образ жизни требует больших ресурсов для его поддержания, чем сельский, большего масштаба и разнообразия инфраструктуры. В условиях отсутствия ресурсов его поддержание оказалось невозможным, что привело к деградации того немногого, что было построено (рис. 8). В кризисных условиях снабжение поселков сильно ухудшилось: в советский период оно поддерживалось на превышающем средний уровне, в то время как объективные условия (природные условия и транспортно-географическое положение) серьезно усложняют доставку товаров и поддержание жизнедеятельности поселений в этих районах. Девальвация льгот и прекращение налаженного снабжения привели к миграционному оттоку, но их периферийное положение даже относительно других бамовских поселков усилило его: по темпам оттока эти поселки — одни из лидеров. Важно отметить и кардинальную смену социального состава поселков: отъезд строителей магистрали, закрепление железнодорожных сотрудников. В то же время оставшиеся местные жители подчеркивают сложность переезда и адаптации к новому образу жизни в других местах, за пределами БАМа:

«Я посмотрел на бамовцев, которые уехали, им крышу рвет от безделья, это все равно что пигмея посреди Нью-Йорка высадить» (местный житель, с. Тунгала).

В условиях общей депрессивности начали распространяться зависимости, такие как алкоголизм:

«Группы по интересам тут такие: алкоголики, травокуры, охотники и рыбаки. И железнодорожники» (местный житель, с. Тунгала).

Необходимость адаптации к новым обстоятельствам привела к тому, что, находясь в условиях городской застройки, являясь зачастую городскими жителями в прошлом, местное население переняло практики, свойственные сельскому образу жизни (рис. 9). Местные жители стали заниматься охотой и огородничеством, возник товарообмен сельхозпродукцией с другими районами Амурской области:

«Был такой период, почти все завели коров, куриц, кроликов. Потом резко избавились все. Сейчас две семьи держат коз. Курочек еще держат. Стадо мы выгоняли, пастуха нанимали. Наверно, в конце 90-х. Нас сильно не коснулся дефицит. Тяжело было добывать сено. Мы жили здесь, а сено косили на станции Камнега. Шили носилки из тряпок, переносили сено. За кормами ездили в Белогорск. Коровы на пути выходили. Лет пять продержали корову. Был период, огороды разработали» (местная жительница с. Дугда).

В настоящее время основной сферой приложения труда в поселках этого типа является работа на железной дороге. Тем не менее в текущих условиях дефицита кадров именно эта категория поселков является одной из самых уязвимых: рост доли вахтовых рабочих может негативно повлиять на данные поселения. Сейчас эта категория поселков отличается одним из наиболее высоких темпов потери общей убыли населения, а по средней людности они сопоставимы с добамовскими поселками, хотя рассчитаны на значительно большее число жителей.



Рис. 7. Застройка поселка Тунгала. Фото авторов



Рис. 8. Временные сборно-щитовые дома в поселке Дугда, в которых до сих пор живут люди. Фото авторов



Рис. 9. Огороды на придомовой территории в поселке Тунгала. Фото авторов

Тип 4. Неудавшиеся города БАМа

Поселки этого типа (Верхнезейск, Февральск, Березовый) — самые крупные среди всех бамовских поселков (хотя и не выделяются

численностью населения в общероссийских масштабах). Это поселки при крупных станциях, которые выполняют роль экономических центров и центров услуг для окрестной территории (рис. 10), заданной им планировочно. Однако не все поселки этого типа возникли со строительством БАМа: так, поселок Березовый возник ранее как промысловый поселок (лесопункт) и был сильно трансформирован при строительстве магистрали в результате строительства здесь крупной железнодорожной станции Постышево.

Эти поселки — осколки советского проекта строительства городов на БАМе. Каждый из них рассчитывался на гораздо большее число жителей: так, население Верхнезейска должно было насчитывать 25 тыс. чел., а Февральска — 50 тыс. чел. С этим связан их абсолютно нехарактерный для сельских поселений городской облик: микрорайонная пяти-восьмиэтажная застройка, отсылающая скорее к пригородам крупных городов (рис. 11). Ключевая черта внешнего облика — незаконченность. Строительство городов велось в стандартной для БАМа последовательности: с началом строительства железнодорожных объектов для строителей сооружалось временное жилье — бараки и землянки. *«Поначалу люди в землянках жили. За зиму успевали дом сделать. Для людей щитовые дома собирали»* (местная жительница пос. Верхнезейск), затем начиналось строительство постоянных жилых районов, а после — строительство сопутствующей инфраструктуры. В определенный момент эти процессы шли параллельно друг другу. Снижение и остановка финансирования строительства привели к тому, что стройка «замерла» в этой промежуточной фазе: остались недоделанными каркасы домов, фундаменты, не была возведена часть социальных и торговых объектов (рис. 12). Этим и объясняется восприятие их как «неудавшихся городов»: в поселениях присутствует значительное количество городских черт, однако их строительство не закончено и им сильно не хватает населения.

Социальный состав поселков весьма разнообразен, что обусловлено их бамовской спецификой, привлечением кадров со всей страны. Однако этот состав непостоянен и периодически обновляется. Так, исходные жители-бамстроевцы в массе своей уехали после окончания строительства, их сменили железнодорожники, значительная часть населения уехала в кризисный период. В настоящее время «неудавшиеся города» вновь привлекают население, но преимущественно временное: вахтовых рабочих-строителей БАМ-2, новых железнодорожников, часть из которых — вахтовики, а часть не намерена оставаться здесь насовсем, расценивая работу здесь как возможность подзаработать и приобрести опыт. Эти черты накладывают свой отпечаток на сообщество, делают его менее крепким, ослабляют социальный контроль и усложняют коллективные действия, превращают поселок в место для «временных людей», не ассоциирующих себя с ним.

«Это поселок временных людей, поэтому вы не увидите около дом красивые клумбы, потому что это никому не надо. В нашем доме мы

живем в чужом жилье, под нами снимают, и все так, мы себя считаем временными жителями, я бы не хотела провести всю жизнь здесь, возможно, на пенсии, рыбалка, охота, грибы, ягоды. Никто не хочет здесь делать что-то глобальное, потому что они считают, что здесь живут недолго» (местная жительница с. Верхнезейск).

Несмотря на это, в рамках сообщества не потерян социальный контроль: *«Местный народ здесь объединяется, когда приезжие начинают творить плохо»* (жительница с. Верхнезейск), распространены практики взаимопомощи в тяжелых ситуациях. *«Единственное, зимой на море очень часто нужна помощь, и люди здесь не отказывают, потому что любой может оказаться в такой ситуации. Это святое, это закон»* (жительница с. Верхнезейск).

Особняком в этом плане стоит пос. Березовый, в котором существует крупная старообрядческая община, имеющая закрытый характер и крепкий внутренний социальный контроль.

Сложности с поддержанием городского образа жизни привели к формированию в поселках дачных хозяйств, нехарактерных для поселков такой людности (рис. 13). Почти половина территории пос. Верхнезейск застроена дачами (рис. 14), а жители Февральска размещают свои подсобные хозяйства в соседнем с. Февральское.

В целом поселки этого типа отличаются наиболее низкими темпами депопуляции, и причин этого несколько. Во-первых, в поселках сохраняются крупные работодатели — железнодорожные станции. Во-вторых, поселки выполняют роль центральных мест, что позволило им встроиться в иерархическую систему миграции: жителей «неудавшихся городов», уезжающих дальше, в более крупные города или на Запад, в определенной мере замещают жители других, промежуточных, бамовских поселков и окрестных сел:

«Маленькие населенные пункты — Джамку, Амгунь, Эворон, мы в себя вбираем, а от нас уже уезжают дальше, в Комсомольск и еще куда» (житель пос. Березовый, глава местной администрации).

Роль центрального места привела к возникновению в «неудавшихся городах» еще одной практики — гаражей жителей окрестных сел (рис. 15). Так, в Февральске, где БАМ пересекается с субмеридиональной автодорогой, ведущей на юг, жители окрестных сел, до которых тяжело или невозможно добраться не железнодорожным транспортом, покупают гаражи и хранят в них свои автомобили, которыми пользуются для дальних поездок.

Основной отраслью экономики и сферой приложения труда для «неудавшихся городов» остается железная дорога, к которой с 2020–2021 года добавилось и новое железнодорожное строительство. Проект БАМ-2 и приток вахтовых рабочих значительно оживил экономику поселков, в частности, «разогрев» рынок жилья:

«Однокомнатная квартира без ремонта здесь стоила 25 тысяч, полтора года назад. Все это бьет по карману. И это еще недорого. С приездом сюда командировочных, не только на БАМ-2, на же-

лезную дорогу постоянно приезжают командировочные, им раньше платились большие деньги на руки, и они могли снимать квартиры, были люди, которые могли «трешки» за 100 тысяч сдавать. Они создали этот ажиотаж, очень все подорожало, и квартиры в целом, и съем квартир» (местная жительница пос. Верхнезейск).

Помимо железной дороги и бюджетной сферы распространена вахтовая занятость в других регионах. В особой ситуации относительно других поселков находится Березовый: это изначально не бамовский, а промысловый поселок. Помимо железной дороги в поселении сохраняется и лесозаготовка и лесообработка, а кроме того, он выполняет роль транспортного хаба на пути к Эльге и строительству Тихоокеанской железной дороги, что добавляет устойчивости экономике поселения.



Рис. 10. Центральная торговая улица поселка Февральск. Фото авторов



Рис. 11. Микрорайонная застройка поселка Февральск. Фото авторов



Рис. 12. Недостроенный дом культуры в поселке Верхнезейск. Фото авторов



Рис. 13. Дачные участки на окраине поселка Верхнезейск. Фото авторов



Рис. 14. Спутниковое изображение пос. Верхнезейск. Составлено авторами по данным Google Планета Земля



Рис. 15. Гаражи на окраине поселка Февральск. Фото авторов

Сформировавшаяся в зоне БАМ система расселения имеет линейный характер и изолирована от основной полосы расселения. В подобных системах вдоль магистрали могли бы выстроиться тесные социально-экономические связи, однако они оказались разорваны сеткой административно-территориального деления. АТД зоны БАМ сформировалось задолго до начала строительства железной дороги, поэтому районные центры удалены от бамовских поселков и магистрали, а прямая связь между ними отсутствует. Такая ситуация характерна для Зейского района (районный центр г. Зея удален на 150 км к югу, круглогодичного прямого транспортного сообщения у бамовского «северного куста» с ним нет), Селемджинского района (районный центр пгт Экимчан расположен в 200 км к северу от Февральска и значительно уступает ему по размерам), Солнечного района (районный центр пгт Солнечный находится в соседней горной долине, отделенной хребтом, поэтому добраться из бамовских поселков до него возможно только с пересадкой в Комсомольске-на-Амуре). В советское время данная ситуация компенсировалась ведомственными системами образования и здравоохранения: жители поселений вдоль БАМа пользовались услугами ведомственных школ, домов культуры и больниц системы Министерства путей сообщения СССР, вышестоящие центры услуг которых располагались в Февральске, Тынде, Комсомольске-на-Амуре, однако в настоящее время оказание этих услуг организовано по административным районам. Это позволяет говорить о том, что современное административно-территориальное деление в этом регионе далеко от оптимального.

Заключение

На протяжении своей полувековой истории БАМ становился объектом изучения различных исследователей. Если в период возведения магистрали работы ученых были направлены на теоретическое обоснование проектных решений, то позднее в центре внимания оказались экономическая эффективность эксплуатации дороги и перспективы ее использования. Были пересмотрены предпосылки строительства БАМа и критически осмыслены его социально-экономические последствия. Признанным является вывод, что масштабный по своему замыслу проект освоения восточных районов страны не реализовался в полной мере в силу отсутствия комплексного подхода к развитию территорий и негибкости советской системы управления. На сегодняшний день одной из приоритетных задач для зоны БАМа становится оптимизация работы бамовских поселений, в связи с чем возрастает актуальность исследований современного уклада жизни на этих территориях.

Поселки, расположенные вдоль БАМа, неоднородны и отличаются друг от друга, являясь результатами двух волн заселения — добамовской и бамовской. Различия между поселками этих волн обнаруживаются на уровне уклада жизни, сельской экономики и сообществ, а заложены они исторически, этнически и планировочно. Важно, что эти различия формируют разные траектории трансформации и развития для различных типов поселков. Этнические поселки, несмотря на относительную устойчивость сообществ, находятся в состоянии постепенного угасания по мере отмирания традиционных занятий и промыслов. Промысловые поселки становятся ближе к бамовским, основную роль в занятости в них перенимает на себя железная дорога. Промежуточные бамовские поселки, наоборот, становятся ближе к селам, перенимая сельско-таежный уклад жизни. Бамовские «неудавшиеся города» аккумулируют часть мигрантов и занимают промежуточную позицию между селом и городом, становясь местом, где городские «многоэтажки» соседствуют с приусадебными участками и коровами на вольном выпасе. История развития поселений БАМа показывает большую уязвимость городского уклада жизни, вытесняемого или «разбавляемого» в случае уменьшения объема направляемых на его поддержание ресурсов сельскими и таежными (охотничьими) практиками.

Библиография

Айзенберг Е. Б. (1979). Байкало-Амурская магистраль: проблемы, первоочередные задачи, перспективы. М.: Знание.

Аргудяева Ю. В. (1988). Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль.

Аршба Л. Н. (2005). Экономическая оценка эффективности стратегий развития Байкало-Амурской магистрали. Новосибирск: Сиб. гос. ун-т путей сообщ.

Байкалов Н. С., Ефремов И. В. (2020). Жилищно-коммунальное хозяйство городских поселений районов БАМа (1970–80-е годы) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. № 3. С. 63-70.

Байкалов Н. С. (2022). На БАМе было все! Торговое обслуживание участников всесоюзной комсомольской стройки // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. Т. 21. № 1. С. 83-94.

Байкалов Н. С. (2016). Советская жилищная политика в районах нового освоения: опыт БАМа // Власть. № 8. С. 164-168.

Байкалов Н. С. (2007). Формирование социальной инфраструктуры поселений Бурятского участка БАМа (1974–1989 гг.). Улан-Удэ: Изд-во Бурятского гос. ун-та.

БАМ (1984): Строительство и хозяйственное освоение / Под ред. А. Г. Аганбегяна, А. А. Кина, В. П. Можина. М.: Экономика.

БАМ (1985): Первое десятилетие / Отв. ред. А. Г. Аганбегян, А. А. Кин. 2-е изд. Новосибирск: Наука: Сиб. отд-ние.

Богданова Е. А. (2013). Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа — самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна / Сост. Н. Н. Ссорин-Чайков. М.: Новое литературное обозрение. С. 199-218.

Власов Г. П. (1999). История хозяйственного освоения района Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, 1970–1980 гг. Автореферат дисс… докт. ист. наук (07.00.02). Иркутск: Иркутский государственный университет.

Воронина Т. Ю. (2013). Еще раз о «квартирном вопросе» в СССР: Жилищное строительство в районе Байкало-Амурской магистрали // Социальная история: ежегодник. 2012. СПб.: Алетейя.

Гранберг А. Г., Кибалов Е. Б., Кин А. А. (1996). Регион БАМ: концепция развития на новом этапе. Новосибирск: изд-во СО РАН.

Демидова К. В., Макушин М. А., Горячко М. Д., Даньшин А. И., Бобровский Р. О., Чигиренков Н. С. (2022). Экспортно-ресурсный потенциал территорий, примыкающих к Байкало-Амурской магистрали // Известия Российской академии наук. Серия географическая. Т. 86. № 4. С. 621-638.

Железко С. Н. (1980). Социально-демографические проблемы в зоне БАМа. М.: Статистика.

Медведева Л. М. (1988). Трудовая и политическая активность строителей Баи кало-Амурской железнодорожной магистрали (1974–1984 гг.). М.: Наука.

Поворознюк О. А. (2016). Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносоциальные сети и борьба за ресурсы // Этнографическое обозрение. № 1. С. 23-41.

Settlement types and settlement system along the eastern part of the Baikal-Amur Mainline (Amur Region and Khabarovsk Region)

Galina A. Pivovar, Independent Researcher in Human Geography. Novodevichiy Pr., 2, Moscow, 119435, Russia. E-mail: pivovar.gal@gmail.com.

Polina A. Shirokova, Independent Researcher in Human Geography. Sitnikova St., 2, Balashikha, Moscow Region, 143923, Russia. E-mail: shirokova.poly@yandex.ru.

Oleg E. Prusikhin, PhD Student, Leading Engineer, Department of Economic and Social Geography of Russia, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University; Research Intern, Center for Spatial Analysis and Regional Diagnostics, Institute of Applied Economic Studies, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration. Leninskie Gory, 1, Moscow, 119991, Russia. E-mail: olegprus2000@mail.ru.

Alexander I. Alekseev, DSc (Geography), Professor, Department of Economic and Social Geography of Russia, Faculty of Geography, Lomonosov Moscow State University. Leninskie Gory, 1, Moscow, 119991, Russia. E-mail: alival@mail.ru.

Abstract. The construction of the Baikal-Amur Mainline (BAM), one of the largest "megaprojects" of the Soviet Union, left a significant mark in history. At the same time, fewer works consider villages along the mainline, their contemporary life and inhabitants. The authors make an attempt to describe the settlement system along the eastern part of the BAM (between Tynda and Komsomolsk-on-Amur) and provide a typology of settlements affected by the railway based on field and statistical data. The BAM settlement system is linear due to the policy of territorial development around the railway. Thus, the authorities gave priority to industrial development at the expense of social development, and the main decisions on the location of settlements, housing and infrastructure were made at the level of individual construction sites. They were supposed to form a highly urbanized settlement system with a developed infrastructure along the road (to attract employees), but the lagging development of settlements did not allow this. Moreover, the BAM settlement system incorporated the previously existing settlements, which allows to identify two waves in the development of this territory — the long-term pre-BAM and the BAM-period. Settlements can be divided into four types based on the time of establishment, ethnic-cultural and economic characteristics: pre-mainline ethnic settlements of indigenous communities, pre-BAM fishing settlements

that grew out of outposts of prospectors and hunters, BAM intermediate urban settlements, and BAM "failed cities" — settlements at the main stations, which were supposed to become key centers of the new territory. These differences determined different ways of settlement transformations in the post-Soviet period.

Key words: Baikal-Amur Mainline, Eastern BAM, rural settlements, urban settlements, workers' settlements, settlement system, transformation of rural areas, typology of settlements, Amur Region, Khabarovsk Region, geographical study of rural areas.

References

Ayzenberg E. B. (1979) *Bajkalo-Amurskaja magistral: Problemy, pervoocherednye zadachi, perspektivy* [Baikal-Amur Mainline: Problems, Priority Tasks, Prospects], Moscow: Znanie.

Argudyaeva Yu.V. (1988) *Trud i byt molodezhi BAMa: nastojashchee i budushchee* [Work and Life of the BAM Youth: The Present Time and the Future], Moscow: Mysl.

Arhangelsky A. B. (2012) Opyt formirovanija sotsialnoj infrastruktury v regione BAM v 1970–1980-e gg. [Development of social infrastructure in the BAM region in the 1970s–1980s]. *Istoricheskaja i Sotsialno-Obrazovatelnaja Mysl,* no 3, pp. 19–21.

Arshba L. N. (2005) *Ekonomicheskaja otsenka effektivnosti strategij razvitija Bajkalo-Amurskoj magistrali* [Economic Assessment of the Efficiency of the Baikal-Amur Mainline Development Strategies], Novosibirsk: SGUPS.

Baykalov N. S. (2007) *Formirovanie sotsialnoj infrastruktury poselenij Burjatskogo uchastka BAMa (1974–1989 gg.)* [Development of Settlements' Social Infrastructure in the Buryat Part of the BAM (1974–1989)], Ulan-Ude: Izd-vo BGU.

Baykalov N. S. (2016) Sovetskaja zhilishchnaja politika v rajonah novogo osvoenija: opyt BAMa [Soviet housing policy in the areas of new development: The BAM case]. *Vlast*, no 8, pp. 164–168.

Baykalov N. S. (2021) *Bajkalo-Amurskaja magistral i severnye rajony Burjatii: ot vsesojuznoj komsomolskoj strojki k postsovetskoj deindustrializatsii* [Baikal-Amur Mainline and Northern Regions of Buryatia: From the All-Union Komsomol Construction Site to Post-Soviet Deindustrialization], Ulan-Ude: VSGUTU.

Baykalov N. S. (2022) Na BAMe bylo vse! Torgovoe obsluzhivanie uchastnikov vsesojuznoj komsomolskoj strojki [Everything was on the BAM! Trade service for participants of the All-Union Komsomol construction]. *Vestnik RUDN. Serija: Istorija Rossii,* vol. 21, no 1, pp. 83–94.

Baykalov N. S., Efremov I. V. (2020) Zhilishchno-kommunalnoe khozjajstvo gorodskih poselenij rajonov BAMa (1970–80-e gody) [Housing-communal services of urban settlements in the BAM districts (1970s–1980s)]. *Problemy Sotsialno-Ekonomicheskogo Razvitija Sibiri,* no 3, pp. 63–70.

BAM (1984): *stroitelstvo i khozjajstvennoe osvoenie* [BAM: Construction and Economic Development]. Ed. by A. G. Aganbegyan, A. A. Kin, V. P. Mozhin, Moscow: Ekonomika.

BAM (1985): *Pervoe desjatiletie* [BAM: The First Decade]. Ed. by A. G. Aganbegyan, A. A. Kin, Novosibirsk: Nauka.

Bogdanova E. A. (2013) Kak utopija stala realnostju. "Stroitelstvo BAMa — samoe schastlivoe vremja v moej zhizni" [How utopia became reality. "The construction of the BAM was the happiest time in my life"]. *Topografija schastja: etnograficheskie karty moderna.* Comp. by N. N. Ssorin-Chaykov, Moscow: NLO.

Demidova K. V., Makushin M. A., Goryachko M. D., Danshin A. I., Bobrovsky R. O., Chigirenkov N. S. (2022) Eksportno-resursny potentsial territorij, primykajushchih k Bajkalo-Amurskoj magistrali [Export-resource potential of the territories adjacent to the Baikal-Amur Mainline]. *Izvestija RAN. Serija Geograficheskaja*, vol. 86, no 4, pp. 621–638.

Granberg A. G., Kibalov E. B., Kin A. A. (1996) *Region BAM: kontseptsija razvitija na novom etape* [BAM Region: Concept of Development at the New Stage], Novosibirsk: Izd-vo SO RAN.

Kin A. A. (2014) Regionalno-transportny megaproekt BAM: uroki osvoenija [BAM regional-transport megaproject: Lessons of development]. *Region: Ekonomika i Sotsiologija,* no 4, pp. 55–72.

Povoroznyuk O. A. (2016) Gorodskie aborigeny BAMa: industrialny bum, tekhnosotsialnye seti i borba za resursy [Urban aborigines of the BAM: Industrial boom, technic-social networks and struggle for resources]. *Etnograficheskoe Obozrenie*, no 1, pp. 23–41.

Savchenko A. E. (2021) Zachem stroili BAM? Drugaja storona poslednego megaproekta na vostoke SSSR [Why was the BAM built? The other side of the latest megaproject in the east of the USSR]. *Rossija i ATR*, no 1, pp. 52–68.

Vlasov G. P. (1999) *Istorija khozjajstvennogo osvoenija rajona Bajkalo-Amurskoj zheleznodorozhnoj magistrali, 1970–1980 gg.* [History of Economic Development of the Baikal-Amur Railway Mainline, 1970–1980], Irkutsk: IGU.

Vlasov G. P., Arhangelsky A. B. (2011) Komplektovanie kadrov novogo rajona osvoenija (po materialam regiona BAM) [Personnel recruitment for a new development area (based on the materials on the BAM region)]. *Problemy Sotsialno-Eekonomicheskogo razvitija Sibiri*, no 3, pp. 50–54.

Voronina T.Yu. (2013) Eshche raz o “kvartirnom voprose” v SSSR: Zhilishchnoe stroitelstvo v rajone Bajkalo-Amurskoj magistrali [Once again about the “housing issue” in the USSR: Housing construction in the area of the Baikal-Amur Mainline]. *Sotsialnaja Istorija 2012*, Saint Petersburg: Aletheia.

Zhelezko S. N. (1980) *Sotsialno-demograficheskie problemy v zone BAMa* [Social-Demographic Problems in the BAM Area], Moscow: Statistika.