

УДК 316.334.56 (571.54)

## Формирование городского населения Бурятии: опыт районов строительства БАМ (1970–80-е гг.)

Н.С. Байкалов<sup>a</sup>, О.А. Убеева<sup>b</sup>

Бурятский государственный университет, ул. Смолина 24а, Улан-Удэ, Россия

<sup>a</sup>baikalov@bsu.ru, <sup>b</sup>manul78@mail.ru

Статья поступила 29.04.2018, принята 16.05.2018

*В статье проанализирован процесс формирования городского населения районов строительства БАМ в Бурятии в позднесоветский период. Рассмотрены динамика численности и качественный состав горожан, миграционные потоки и естественный прирост, структура расселения. Выявлены особенности складывания городского населения бурятского участка БАМ, такие как высокие темпы роста численности, преобладание механического прироста над естественным, диспропорциональность половозрастной структуры, высокий процент обратной миграции и низкая приживаемость в районе нового освоения. В заключение сделаны выводы об относительно невысоком удельном весе городских поселений районов БАМ в сравнении с другими городскими агломерациями Бурятии.*

**Ключевые слова:** демографические процессы; городское население; поздний социализм; БАМ; миграции; естественный прирост.

## Urbanization of Buryatia: experience of the BAM regions (1970s – 1980s)

N.S. Baikalov<sup>a</sup>, O.A. Ubeeva<sup>b</sup>

Buryat State University; 24a, Smolin St., Ulan-Ude, Russia

<sup>a</sup>baikalov@bsu.ru, <sup>b</sup>manul78@mail.ru

Received 29.04.2018, accepted 16.05.2018

*The article analyzes the urbanization processes in the BAM regions of Buryatia during the late Soviet period. It considers the population changes and quality, migration flows and natural growth, dispersal structure of settlements. There were the following peculiarities of urban population within the Buryat section of the Baikal-Amur Mainline: high population growth rates, the predominance of mechanical growth over the natural, the disproportionality of the sex and age structures, the high percentage of reverse migration and low acclimatization in the new development area. The authors conclude that there were the low relative share of urban settlements in the BAM regions in comparison with the other urban agglomerations of Buryatia.*

**Keywords:** demographic processes; urban population; late socialism; BAM; migrations; natural population growth.

Позднесоветская модернизация регионов Сибири и Дальнего Востока привела к значительным изменениям в составе и численности городского населения этих территорий. Государственная политика была направлена на увеличение числа новых населенных пунктов, обладающих промышленным потенциалом, и, как следствие, на возрастание численности

городских жителей. В соответствии с Программой развития производительных сил Сибири и Дальнего Востока были разработаны механизмы, повышающие интенсивность заселения восточных регионов страны и приживаемости новоселов. Важная роль в этом процессе отводилась материальному стимулированию, прежде всего, повышению оплаты

труда, различным социальным льготам, снижению общеустановленного пенсионного возраста, созданию привлекательных условий жизни для новоселов на территориях нового освоения и т. д. На основе достижений технического прогресса были унифицированы условия труда в различных отраслях экономики, что привело к сближению уровня жизни в городе и деревне. В результате в 1970–80-е гг. отмечается поступательный рост доли населения, проживающего в городах и поселках городского типа, в том числе за счет перевода в разряд последних ряда сельских поселений.

Народонаселение Бурятской АССР в рассматриваемый период переживает схожие процессы. Сформировавшийся в предшествующие десятилетия промышленный сектор становится одним из главных стимулирующих факторов расширения сети городских поселений и увеличения численности городских жителей. В период с 1979 по 1989 гг. население республики увеличивается с 300,4 до 352,5 тыс. чел. Темпы роста численности населения в республике опережали средние по стране, а среди автономий РСФСР Бурятская АССР занимала одно из лидирующих мест.

Одним из основных факторов урбанизации позднесоциалистической Бурятии являлось строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ). Данный мегапроект был призван оптимизировать транспортное сообщение между западными и восточными регионами страны, вовлечь в народнохозяйственный оборот ранее неосвоенные или малоосвоенные северные территории, придать дряхлеющей системе развитого социализма новый импульс для самообновления и развития. Программа строительства БАМ предусматривала создание вдоль трассы нового индустриального пояса в форме территориально-промышленного комплекса (ТПК) с соответствующей сетью городских поселений, что предполагало перераспределение трудовых ресурсов из густонаселенных регионов европейской части страны в малонаселенные районы Сибири [1, с. 35, 36].

На территории Бурятской АССР БАМ пересек два малозаселенных и слабо развитых в экономическом отношении муниципальных района — Северобайкальский и Баунтовский (с 1990 г. — Муйский). На на-

чало строительства дороги в середине 1970-х гг. плотность населения данных районов составляла 0,10–0,15 чел. на км<sup>2</sup> [2, с. 6, 7]. Поэтому основным механизмом формирования городского населения БАМ являлась миграция, главным образом, из трудоизбыточных регионов СССР.

Таблица 1

*Механическое движение населения  
Бурятского участка БАМ, тыс. чел. [3]*

Поселение	1979 г.		1982 г.		1985 г.		1989 г.	
	прибыло	убыло	прибыло	убыло	прибыло	убыло	прибыло	убыло
Всего	12,8	5,9	13,4	7,7	11,9	9,0	5,1	6,2
Северо-байкальск	5,0	2,1	4,3	2	4,1	2,7	1,9	1,9
Нижне-ангарск	1,4	0,8	1,6	1,2	1	0,9	0,5	0,6
Новый Уоян	1,7	1,2	2,5	1,5	1,7	1,9	0,8	0,7
Кичера	-	-	0,4	0,3	0,7	0,4	0,2	0,2
Гонджежит	0,9	0,4	0,4	0,4	-	-	-	-
Северомуйск	1,6	0,6	2,5	1,2	2,3	1,2	0,7	1,3
Тоннельный	0,9	0,2	0,9	0,5	1,2	0,8	0,4	0,6
Янчукан	-	-	-	-	0,3	0,4	0,3	0,3
Ангоя	-	-	-	-	-	-	0	0
Солнечный	-	-	-	-	-	-	0,1	0,2

В первые годы строительства БАМ население региона росло неравномерно, например, в 1977 г. абсолютный прирост составил 13 004 чел., а в 1978 г. — только 2 349. Тем не менее, за первое пятилетие городское население бурятского участка БАМ увеличилось в 8,2 раза [3].

За период с 1979 по 1982 гг. на БАМ прибыли 26 230 переселенцев из европейских областей РСФСР, ряда республик Кавказа и Средней Азии, дальневосточных и сибирских районов, что составило около 71 % от всего механического прироста населения Бурятии в указанные временные рамки.

Население распределялось крайне неравномерно и сосредоточивалось вдоль линии

будущей железной дороги. Географию населенных пунктов, по сути дела, определяла экономическая ситуация. Большая часть мигрантов обосновалась вокруг столицы бурятского участка БАМ – города Северобайкальска. Среди факторов, оказавших влияние на быстрый рост города, следует выделить удобное географическое положение, позволившее Северобайкальску превратиться в крупный транспортный узел и центр снабжения бурятского участка магистрали. Впоследствии здесь расположились крупные строительные организации, такие как генеральный подрядчик бурятского участка магистрали трест «Нижнеангарсктрансстрой», ПМК «ЛенинградБАМстрой», Северобайкальское отделение Байкало-Амурской железной дороги и др.

За короткий период на бурятском участке БАМ появляются другие крупные населенные пункты – поселки тоннельщиков Северомуйск и Тоннельный, ставшие базой дислокации подразделений «БАМтоннельстроя», Новый Уоян, являвшийся местом расположения мостовиков Мостостроя-9 и механизаторов треста «ЗапБАМстроймеханизация». В начале 1980-х гг. был образован Таксимо – один из важных центров на основе базового поселка СМП № 670 и 694 треста «Нижнеангарсктрансстрой» и мостоотряда № 97.

Некоторые населенные пункты представляли собой опорные базы возведения железнодорожных станций (Кичера, Янчукан, Ангоя, Муякан и др.). Другие возникали в качестве временных рабочих поселков (Витим, Гоуджекит, Гранитный, Даван) и были передислоцированы или расформированы в связи с завершением строительного-монтажных работ. Численный состав подобных поселков был несущественным, количество населения напрямую зависело от производственных нужд.

Около половины всех мигрантов прибыли на БАМ из районов Сибири и Дальнего Востока вследствие относительной близости зоны строительства. Исследователи отмечают, что преобладание сибиряков в общем количестве переселенцев было характерно и для других районов нового освоения. Сибиряки быстрее и легче адаптировались к суровым природно-климатическим условиям

северных территорий и были менее подвержены миграционной подвижности [4, с. 246].

Возведением железнодорожных станций и постоянных поселков железнодорожников занимались шефские строительные организации шести союзных республик. Представители прибалтийских республик занимались сооружением поселков Новый Уоян (СМП «ЛитваБАМстрой»), Кичера (СМУ «ТаллинБАМстрой»), Таксимо (СМП «ЛатвияБАМстрой»). Строители, прибывшие с Кавказа, возводили станции Ангоя (СМП «АзербайджанБАМстрой») и Янчукан (СМП «АрменияБАМстрой»). Выходцы из Белорусской ССР трудились совместно с другими коллективами над завершением строительства Таксимо.

Всего на сооружении БАМ в Бурятии были заняты представители более 80 национальностей [5, с. 47]. Сравнительный анализ данных о национальном составе мигрантов из различных регионов страны свидетельствует о притоке на БАМ в основном представителей восточнославянских народов (русских, украинцев, белорусов). Доля мигрантов – коренных жителей республик была сравнительно мала. Особенно показательны в этом отношении трудоизбыточные районы Средней Азии [6, в. 206, 207].

Особое место в национальном составе занимали представители коренных национальностей Бурятской АССР – буряты и эвенки. Низкая доля бурят на начальном этапе объяснялась ограничениями, которые накладывало государство на рекрутирование рабочей силы в труднедостающих регионах, и отсутствием в Бурятии ряда требуемых строительных специальностей. В числе последних был сформирован в 1980 г. отряд «Комсомолец Бурятии», в котором из 126 бойцов было 52 бурята [7, л. 6].

Как отмечала Ю.В. Аргудяева, «парадно “рапортуя” в прессе о том, какие республики и регионы присылают свои отряды на строительство магистрали, руководство БАМа умалчивало, что и “республиканские” отряды более чем наполовину (а из республик Средней Азии и Казахстана почти целиком) состоят из русских; что основная масса стабильно закрепляющихся на стройке – выходцы из районов Сибири и Дальнего Востока и что, таким образом, трудовые ресурсы вновь пере-

распределяются внутри трудонедостаточных регионов страны» [8, с. 22].

Американский историк Дж. Робертс писал, что БАМ выступает частью второго этапа советской колониальной экспансии, являясь «повторным утверждением советской имперской стратегии». На практике реализация проекта приводила к этнической русификации, или «ославяниванию» вовлеченных в сооружение магистрали территорий [9, р. 264].

Темпы роста городского населения в районах бурятского участка БАМ превосходили республиканские и общесоюзные показатели в 3,5–4 раза [10, с. 88]. «Привлекательность зон нового освоения обеспечивалась в первую очередь высокой зарплатой, которая перекрывала издержки, вызванные неблагоприятным воздействием климата, тяжелыми условиями труда, слабым социальным обустройством территории» [11, с. 46]. Наряду с особой системой материального поощрения строителей действенными способами привлечения населения на «стройку века» являлись привилегированное снабжение товарами повышенного спроса, включая право на приобретение легкового автомобиля на льготных условиях, а также беспрецедентная пропагандистская кампания, развернувшаяся в то время в СССР.

В определенной степени данные меры позволили решить проблему дефицита трудовых ресурсов в зоне строительства, хотя около половины прибывших на БАМ мигрантов не приживались и возвращались назад. Главные причины обратной миграции коренились в сложных условиях труда, бытовой и жилищной неустроенности, отсутствии социально-культурных учреждений, диспропорции в половом составе строителей, суровых природно-климатических условиях региона, невозможности получить или продолжить образование, а также неуверенности большинства приехавших в перспективах дальнейшего освоения прилегающей зоны и т. д. [12, с. 85]. В течение второй половины 1980-х гг. отток населения из районов БАМ превысил количество прибывших.

Таким образом, миграция на БАМ существенно увеличила численность населения как северных районов Бурятии, через кото-

рые прошла магистраль, так и республики в целом, радикально изменив ее социальную палитру. Миграция оказала влияние на темпы развития городского хозяйства, обеспеченность трудовыми ресурсами и формирование населения городских поселений региона как в количественном, так и в качественном отношении. Влияние миграционных процессов на формирование городской среды выразилось в выработке характерного для районов нового освоения стиля жизни, сочетавшего в себе модернизационные и традиционные ценности [13, с. 298–303].

Динамика естественного прироста населения районов бурятского участка БАМ находится в тесной взаимосвязи с миграционными процессами. При интенсивном механическом росте численности наблюдались высокие темпы естественного прироста, которые превосходили аналогичные показатели по другим районам Бурятской АССР. В 1980 г. естественный прирост в Бурятии составил 12,1 чел. на 1 тыс., где количественное большинство было закреплено за горожанами. Естественный прирост среди сельских жителей составил 5,4 тыс. чел., среди горожан — 5,7 тыс. [с. 72, 76].

До середины 1970-х гг. рождаемость в северных районах Бурятии относилась к традиционному типу воспроизводства. С началом реализации проекта БАМ Северобайкальский район вышел на одно из лидирующих мест в республике по рождаемости [15, с. 72]. Трансформация демографического поведения населения была связана с резко возросшими миграционными потоками, омоложением возрастной структуры населения, вхождением в детородный возраст поколения, родившегося в послевоенный «компенсационный» период, введением оплачиваемых отпусков по уходу за детьми до достижения ими 1 года и т. д.

Все северные города Восточной Сибири отличались высокой долей молодежи в структуре населения. Самой значительной группой в возрастной структуре населения была молодежь в возрасте от 20 до 29 лет [16, с. 97]. Высокая доля молодых людей, по отдельным поселениям достигавшая 50–60 %, объяснялась ориентацией проекта БАМ на молодежь (БАМ был провозглашен Всесоюз-

ной ударной комсомольской стройкой), высокой миграционной активностью данной возрастной группы, ее адаптационным потенциалом, спецификой транспортного строительства в условиях района нового освоения, когда был востребован тяжелый физический труд и т. д.

С конца 1980-х гг. естественный прирост в рассматриваемых районах стал постепенно снижаться, несмотря на увеличение рождаемости. Это было обусловлено окончанием строительства и оттоком населения из региона, распространением в ходе начавшейся перестройки неуверенности в завтрашнем дне.

Таблица 2

Естественное движение населения Бурятского участка БАМ, тыс. чел. [3; 14]

Показатель	1979 г.		1982 г.		1985 г.		1986 г.		1988 г.		1989 г.	
	родилось	умерло	родилось	умерло	родилось	умерло	родилось	умерло	родилось	умерло	родилось	умерло
Население Бурятской АССР	19,4	8,5	22,5	8,5	23,9	9,5	23,6	8,5	22,6	8,6	21,3	8,8
Городское население Бурятской АССР	10,3	4,6	12,5	4,7	13,8	5,4	13,1	4,8	12,6	4,8	12,2	5,1
Население Бурятского участка БАМ	1,0	0,1	1,6	0,2	1,5	0,2	1,7	0,2	1,6	0,2	1,4	0,2

Анализ динамики смертности населения показывает, что Северобайкальский район по количеству умерших на тысячу человек находился на последнем месте в республике. Рост смертности наблюдался во второй половине 1980-х гг., что связано с общим ста-

рением населения, сокращением притока молодежи. Уровень смертности по северным районам (в среднем 4,3 %) снижал темпы естественного прироста, однако в целом на естественном приросте населения данное обстоятельство сказывалось незначительно.

Таблица 3

Рождаемость, смертность и младенческая смертность по Бурятскому участку БАМ на 1 тыс. чел. [19]

Показатель	1976 г.	1978 г.	1980 г.	1982 г.	1985 г.	1986 г.	1987 г.	1988 г.	1989 г.
Рождаемость	15,3	25,6	22,8	21,0	24,7	19,5	19,1	24,4	20,3
Смертность	2,9	1,5	3,4	1,3	3,8	2,8	2,6	3,9	4,2
Детская смертность	19,9	10,6	14,2	22,7	11,6	н/с	14,8	н/с	н/с

Данные статистики демонстрируют, что в рассматриваемый период в районах БАМ сложилось население, характеризующееся высокой рождаемостью и низкими показателями смертности, что свидетельствует, во-первых, о наличии значительного удельного веса молодежи и детей в возрастной пирамиде, во-вторых, о стабильном способе воспроизводства населения, при котором демографические переходы ощущаются слабо.

По результатам проведенных в начале 1980-х гг. соцопросов строителей Западного

участка БАМ было установлено, что 40,1 % респондентов после приезда на БАМ создали семью [17, с. 16–21]. Вместе с тем бамовские семьи не отличались большой стабильностью, демонстрируя один из самых высоких в стране показателей разводов, который равнялся 60 %. Причинами такого положения являются трудности с трудоустройством, недостаток детских садов, школ, учреждений дополнительного образования, низкая обеспеченность населения медицински-

ми учреждениями, общая жилищно-бытовая неустроенность и т. д.

Те же факторы обусловили высокую частоту абортот среди населения. В первые годы строительства абортотми оканчивалась половина всех беременностей. В дальнейшем количество абортот опережало число родов в 1,5–2 раза [18; 19].

Гендерное неравенство, вопреки декларируемому советской идеологией и пропагандой равноправие полов, являлось распространенным явлением на БАМе. Женщинам было сложнее устроиться на работу, претендовать на бамовские надбавки к зарплате и прочие льготы, получить место в рабочем общежитии, сделать карьеру руководителя и т. д. [20, р. 84–112].

Кроме того, быстрые темпы роста численности населения приводили к постоянному отставанию в жилищном строительстве и обеспечении бамовцев жильем. За первые пять лет строительства генподрядчик бурятского участка трассы, трест «Нижеангарсктрансстрой» не сдал в эксплуатацию 60 тыс. м<sup>2</sup> жилья, в результате чего около 40 % строителей продолжали проживать в вагончиках и других временных сооружениях [21, с. 25]. Все эти факторы негативно сказывались на стабилизации населения в районе нового освоения.

Подводя итоги, следует отметить, что демографические процессы в Бурятии в позднесоветский период протекали в русле общесибирских тенденций. Основной задачей государства в демографической политике оставалось пополнение трудовыми ресурсами новых объектов промышленного строительства. Это стало главным условием, обеспечивавшем положительную динамику количественного прироста горожан как на бурятском участке БАМ, так и в целом по республике. Формирование городского населения в районах, входящих в зону влияния БАМ, зависело, прежде всего, от условий и темпов строительства железной дороги. Руководство страны сделало акцент на обеспечении «стройки века» строителями за счет внешних источников, что было вызвано осо-

бенностями развития северных районов республики в «добамовский» период. На протяжении 1970–80-х гг. доля механического прироста превышала естественный, что повлияло на диспропорциональность половозрастного состава населения, препятствовало закрепляемости мигрантов в районе нового освоения. Вместе с тем, преобладание в возрастной структуре молодых людей обусловило большое количество браков и высокую рождаемость. По мере развития городских поселений естественный прирост городского населения стабилизировался, однако завершение проекта и системный кризис СССР конца 1980-х гг. не позволили этим возможностям реализоваться.

Завершение строительных работ сопровождалось декомплексированием кадров, расформированием трудовых коллективов и массовым оттоком населения из пригородных районов. В результате, несмотря на высокие темпы урбанизации районов БАМ, их удельный вес в сравнении с другими городскими агломерациями Бурятии оставался незначительным.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, проект No18-49-030010 р\_а "Байкало-Амурская магистраль и северные районы Бурятии: от модернизационного проекта развитого социализма к постсоветской реиндустриализации".

#### Литература

1. Байкалов Н.С. Последняя стройка коммунизма: дискуссионные проблемы истории БАМа // Преподавание истории в школе. 2013. № 6. С. 35–41.
2. Естественное движение населения Бурятской ССР: стат. сб. Улан-Удэ: БРУС, 1991. 41 с.
3. МКУ «Управление культуры и архивного дела МО «Северо-Байкальский район». Ф. Комплексные доклады о развитии экономики и культуры Северобайкальского района 1974–90 гг.
4. Цыкунов Г.А. Формирование населения в новых районах освоения Ангаро-Енисейского региона // Вестн. Иркут. гос. техн. ун-та. 2013. № 6 (77). С. 245–248.

5. БАМ на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона / отв. ред. И.В. Гордиенко. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 1999. 217 с.
6. Байкалов Н.С. Строители Казахстана на сооружении Байкало-Амурской магистрали // Гылым жана білім – казіргі жагдайдагы когам дамуынын манызды факторы: IV халыкаралык гылыми-практикалык конференциясынын материалдары. Караганды: «Кент» баспасы LTD баспахана «Досжан» ЖШС, 2017. В. 206-207.
7. ГАРБ (Гос. арх. Республики Бурятия). Ф. П-36 (Областной комитет ВЛКСМ БурАССР). Оп. 15. Д. 97.
8. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988. 174 с.
9. Roberts J.A. The Anti-Imperialist Empire: Soviet Nationality Policies under Brezhnev. PhD Dissertation. West Virginia University. Morgantown, 2014. 322 p.
10. Народное хозяйство СССР за 70 лет: юбилейный стат. ежегодник. М.: Финансы и статистика, 1987. 766 с.
11. Власов Г.П. Человек в районах нового освоения: социально-демографические проблемы // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2014. № 4 (18) С. 45-49.
12. Железко С.Н. Факторы стабилизации кадров на строительстве БАМ // Социологические исследования. 1980. № 1. С. 84-87.
13. Убеева О.А. Демографические аспекты урбанизации городов Внутренней Азии // Россия и Монголия: история, дипломатия, экономика, наука: материалы междунар. науч.-практической конф., посвященной 95-летию установления дипломатических связей между Россией и Монголией. Иркутск, 2016. С. 298-303.
14. Республика Бурятия. 75 лет: стат. сб. Улан-Удэ: БРУС, 1998. 320 с.
15. Показатели экономического и социального развития районов бурятской АССР: стат. сб. Улан-Удэ: БРУС, 1988. 118 с.
16. Королева Т.М. Демографические процессы в Восточной Сибири в период 1960 г.– 1980-х гг. // Crede Experto: транспорт, общество, образование, язык 2015. № 2. С. 94-110.
17. Воронов В.В., Смирнов И.П. Закрепление молодежи в зоне БАМа // Социологические исследования. 1982. № 2. С. 16-21.
18. Арх. отдел администрации МО «Город Северобайкальск». Ф. 12 (Отдел статистики Северобайкальского района). Оп. 1. ДД. 17, 34, 55, 74, 96, 117, 137, 158, 181, 200.
19. МКУ «Управление культуры и архивного дела МО «Северо-Байкальский район». Ф. 28 (Центральная районная больница). Оп. 1. ДД. 209, 219, 245, 259, 271, 278.
20. Ward Chr. J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009. 256 p.
21. Байкалов Н.С. Жилищное строительство в поселках бурятского участка БАМа: проблемы и решения // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики: сб. науч. ст. Тамбов, 2011. № 8 (14). Ч. 2. С. 24-27.