

УДК 323.15; 314.83; 314.92:7

Многие крупные страны мира, такие как Россия, исторически являются многонациональными государствами. Там, где транспортные системы недостаточно развиты, в условиях административно-территориальной разобщенности социальная инфраструктура удаленных регионов оказывается в неудовлетворительном состоянии. Особенно это становится очевидным в северных регионах с их суровым климатом. В статье данная проблема рассматривается на примере положения в современной России финно-угорской национальности вепсы. Выдвигается предложение по комплексному развитию социальной и транспортной инфраструктуры, направленное на сохранение этой малой этнической группы в условиях глобализации.

Ключевые слова: инфраструктура; управление; дороги; этническая группа; ассимиляция; вепсы.

Many large countries of the world, such as Russia, historically are multinational states. Where transport systems appear insufficiently developed, in the conditions of administrative-territorial dissociation, the social infrastructure of remote regions appears in an unsatisfactory condition. Especially it becomes obvious in northern regions with a severe climate. The given article considers the stated above problem by an example of a case with Vepsians, Finno-Ugric nationality in modern Russia.

Key words: infrastructure; development; roads; ethnic group; assimilation; Vepsians.

А. А. Башкарев

Гуманитарный институт СПбГПУ

E-mail: bashkarev@mail.ru

Развитие дорожной инфраструктуры как фактор сохранения малых этносов (на примере вепсов)

Научная статья

A. A. Bashkarev

St. Petersburg State Polytechnical University

E-mail: bashkarev@mail.ru

Development of Road Infrastructure as a Factor for Reservation of Small Ethnic Groups (by an example of the Vepsians)

Scientific article

В условиях глобализации в современном мире особую важность приобрели каналы коммуникации, позволяющие людям постоянно взаимодействовать друг с другом, обеспечивая тем самым обмен информацией, знаниями, технологиями. Наиболее инновационными в этом контексте представляются электронные сети и цифровые способы передачи данных, однако основой существования современного государства является наличие развитой дорожной инфраструктуры. Наличие дорог, равномерно охватывающих всю территорию страны, позволяет государству обеспечить социальную защиту граждан, предоставить весь комплекс гарантий в сфере снабжения, здравоохранения, образования. Современные телекоммуникационные технологии должны выступать, в свою очередь как дополняющий фактор, формирующий единое пространство этнокультурного взаимодействия в глобальном масштабе. Там, где транспортные системы оказываются недостаточно

развитыми, в условиях административно-территориальной разобщенности социальная инфраструктура удаленных регионов оказывается в неудовлетворительном состоянии. Особенно это становится очевидным в северных регионах с их суровым климатом. Например, в различных субъектах Российской Федерации проживают более 180 различных народов, треть из которых можно считать малыми этносами. Общая численность их составляет 500 тысяч человек, или 0,3 % населения страны. Происшедшая в XX веке индустриализация из-за слабой дорожной инфраструктуры практически не затронула удаленные регионы их проживания. С одной стороны, это сохранило их самобытность, с другой – затруднило реализацию по отношению к ним социальных гарантий государства. На протяжении последних пятидесяти лет наблюдается значительное сокращение численности малых народностей, что связано не только с естественной ассимиляцией,

© Башкарев А. А., 2015

но и неэффективной реализацией проектов направленных на развитие дорожных сетей.

Несмотря на активно осуществлявшееся в XX веке строительство железных, а впоследствии и автомобильных дорог, эти процессы в малой степени затронули северные регионы. Государственная политика сводилась в первую очередь к формированию развитой инфраструктуры дорог в южных частях СССР, а также в средней полосе. Это было связано, в том числе, и с упрощенными технологиями строительства в регионах с более подходящими климатическими условиями. В то же время в северных регионах с особо низкими отрицательными температурами в зимний период и наличием вечной мерзлоты строительство требовало значительных усилий, применения научного потенциала, человеческих и финансовых ресурсов. В условиях отсутствия достаточного финансирования в процессе индустриализации страны власти использовали также бесплатный труд заключенных. Однако инфраструктура на севере в первую очередь формировалась в зонах залегания полезных ископаемых, добычи нефти и газа. Снабжение малых этнических групп, исторических проживающих в северных регионах, являлось лишь побочным процессом. Как уже отмечалось, для некоторых этнических групп, в особенности ведущих кочевой образ жизни и осуществляющих исключительно натуральное хозяйство, это позволило сохранить традиционный уклад жизни. В целом ряде северных регионов, где полезные ископаемые отсутствовали или были в недостаточном количестве для ведения промышленных разработок, также проживали малые этнические группы. В представленной статье данная проблема рассматривается на примере положения в современной России финно-угорской национальности вепсы.

Вепсы являются традиционно проживающей на северо-западе России коренным народом, относящимся к финно-угорской группе. Они исторически населяют Вепсовскую возвышенность, расположенную между Онежским, Белым и Ладожским озерами (рис.).

На современной карте России это Ленинградская и Вологодская области, а также Карелия. Вепсы не формировали крупных городов, оставаясь все время исключительно сельскими жителями. Миграция и расселение вепсов исторически осуществлялись вдоль водных артерий, служивших в качестве транспортных путей в Российской империи в условиях полного отсутствия железнодорожных и автомобильных дорог в северных регионах.



Рис. 1. Территория расселения этнических групп вепсов в XX веке

Общая численность вепсов за период 1926–2010 гг. сократилась с 32800 до 5980 чел. Безусловно, причиной столь значительного сокращения их численности явилось не только отсутствие должной социальной инфраструктуры в местах компактного проживания, но и целый комплекс негативных факторов – период коллективизации и репрессии по отношению к этническим меньшинствам в СССР в 1920–1930-х годах, военные события в 1940-х годах и т. д. Однако даже в периоды позитивной национальной политики в СССР (1930–1937, а также 1980-е годы) реализация социальных гарантий государства по отношению к вепсам была затруднена из-за отсутствия или недостаточного развития дорожных сетей.

Активное дорожное строительство в СССР имело значительные результаты, однако было прервано событиями Второй мировой войны, нанесшей государству колоссальный ущерб в виде истощения ресурсов и убыли значительной части трудоспособного населения. Только в начале 1950-х годов власти начинают реализацию проектов комплексной реконструкции дорожных сетей в северных регионах страны, в том числе и в местах проживания вепсов. Следует отметить, что большая часть дорог в СССР в то время не имела твердого покрытия. Следовательно, во время сезонной смены климатических условий, в весенний и осенний периоды, многие из них были не пригодны для эксплуатации. Так, в Винницком районе Ленинградской области (с преимущественно вепским населением – район с 1931 по 1937 год имел статус национального) площадью 2901 км² [1] в 1940 году протяженность грунтовых дорог в районе была всего 105 км, из них грунтово-улучшенных 48 км [2]. Вплоть до 1950-х годов

автомобильный транспорт в местах проживания вепсов практически полностью отсутствовал, а все перевозки осуществлялись гужевым транспортом. Не было регулярных пассажирских перевозок. Поэтому требовались значительная реконструкция и улучшение имевшихся на тот момент грунтовых дорог и асфальтирование. Государственная программа была отчасти реализована в виде реконструкции некоторых сельских дорог в период с 1948 по 1959 год.

Особенность расселения вепсов также оказала влияние на осуществлявшуюся реконструкцию дорожных сетей и усложнила эту задачу. Специфика расселения данной этнической группы заключалась в так называемом «кустовом» принципе [3]. Поселения вепсов являлись особенными агломерациями, состоявшими из нескольких частей, зачастую равноудаленных друг от друга на расстояние от 2 до 10 километров. Отдельно стоящие дома, относившиеся к формирующим агломерации поселкам, также могли находиться на значительном расстоянии друг от друга. Таким образом, это была не хуторная система, существующая, например, в Финляндии, но в то же время и не свойственный для России принцип совместного компактного проживания в границах деревни. Это обусловило необходимость большей протяженности формируемых или реконструируемых дорожных сетей, а также во многом послужило причиной так называемой политики укрупнения бесперспективных деревень, осуществлявшейся в СССР с 1950-х по 1980-е годы.

Общее развитие инфраструктуры в местах компактного проживания вепсов в трех административных единицах СССР в то время было различным. Так, в Карелии северные вепсы, населявшие западное побережье Онежского озера, были связаны с административным центром (г. Петрозаводск) автомобильной дорогой. Положение в Ленинградской области было несколько худшим, однако там велась реконструкция основных грунтовых дорог. Наиболее плачевная ситуация сложилась в тот период в Вытегорском (в тот момент Оштинском) районе Вологодской области, где крупная агломерация Шимозеро с практически 100-процентным вепским населением оказалась в фактический транспортной изоляции из-за отсутствия круглогодично пригодных для использования дорог.

Следует отметить, что особенности строительства местной дорожной инфраструктуры в СССР сводились к обеспечению транспортной связи лишь с центрами вновь образованных районов, что привело к утрате путей, крайне важных с точки зрения социокультурных контактов между представителями вепской этнической группы. Так, созданная еще в дово-

енный период административная граница между Ленинградской и Вологодской областями полностью исключила возможность контактирования между вепсами, проживавшими в обеих областях, т. к. пересекавшие границу транспортные пути были заброшены. Подробно данная проблема была исследована в статье А. В. Петухова [4]. Специфический характер рельефа, сильная заболоченность территории Вепсовской возвышенности приводили к быстрой утрате прежних гужевых дорог, связывавших поселения вепсов. Схожая ситуация наблюдалась в соседней Ленинградской области, где до сих пор фактически отсутствует дорожная сеть между районами проживания этнических групп вепсов [5, с. 31].

Неэффективные административно-территориальные реформы крайне негативно сказывались на социальном обеспечении и транспортной доступности вепских населенных пунктов, особенно в отдаленных частях образуемых территориальных единиц. Это привело к последовательной ликвидации признаваемых бесперспективными поселений, где власти сочли любые виды хозяйственной деятельности неэффективными и убыточными. Например, полное отсутствие вложений в реконструкцию дорожных сетей, связывающих вепские поселения в Вологодской области, повлекло трудности с осуществлением программ электрификации, медицинского обслуживания населения, осложнило деятельность коллективных хозяйств, транспортировку продукции животноводства на перерабатывающие предприятия и т. п. По этой причине в 1955–1959 годах были ликвидированы несколько этнических вепских агломераций в Вологодской области. Жители были вынуждены мигрировать в крупные города северо-запада СССР, что привело к прекращению их контактирования в собственной этнической среде и в конечном счете к ассимиляции.

Схожая ситуация наблюдалась в Ленинградской области, где были реконструированы только 2 основные грунтовые дороги, а также несколько подъездных дорог к агломерациям, численность жителей в которых превышала 100 человек. Не вошедшие в программу реконструкции дорожной сети коллективные хозяйства признавались убыточными и объединялись с другими. Многие этнические поселения с численностью населения до 100 человек в период с 1960 по 1985 год были ликвидированы.

Таким образом, сложившаяся к середине 1980-х годов ситуация обусловила миграцию вепского населения из мест компактного проживания в более крупные населенные пункты. Значитель-

ная часть этнических поселений оказалась соединена реконструированными грунтовыми дорогами, за исключением нескольких деревень в Ленинградской и Вологодской областях. Оставшиеся деревни были ликвидированы. Сформированная сеть относительно пригодных к круглогодичной эксплуатации дорог позволила в советский период открыть регулярное автобусное сообщение, медицинские пункты, поддерживать работу школ.

Период конца 1980 – начала 1990-х годов был связан с попыткой подъема национального самосознания малых этносов, в том числе вепсов. Это относилось и к восстановлению заброшенных населенных пунктов, в основном путем создания экспериментальных фермерских хозяйств. Попытки восстановления национальных административных единиц были предприняты в Карелии и Вологодской области. Безусловно, это требовало формирования инфраструктуры в местах компактного проживания вепсов с учетом исправления ошибок, допущенных в период СССР, связанных с административно-территориальной разобщенностью этноса и отсутствием эффективно действующей дорожной сети. Так, согласно справке исполнительного комитета Вологодского областного Совета народных депутатов по развитию экономики и культуры вепсов от 25 апреля 1988 г. в районе компактного проживания вепсов осуществлялось строительство двух дорог [6, с. 75].

В 1990-х годах в условиях перехода к рыночной экономике наблюдалась активная приватизация предприятий лесопромышленного комплекса, что повлекло за собой строительство сети лесовозных дорог. Частные предприятия, специализировавшиеся на разработке леса, отказывались от созданной в советский период в местах проживания вепсов обширной сети узкоколейных железнодорожных дорог ввиду их изношенности и нерентабельности эксплуатации. В частности, к концу 2000-х годов реализация проекта строительства лесовозной дороги позволила связать между собой районы сопредельных Ленинградской и Вологодской областей, обеспечив перспективы создания транспортного коридора, запланированного еще в 1930-х годах в СССР. Однако общая убыль населения и сокращение численности вепсов ставит под сомнение эффективность таких дорог для внутриэтнического контактирования.

Поддержание существующей дорожной сети для обеспечения круглогодичной бесперебойной доступности для всех видов транспорта мест компактного проживания вепсов позволит не только реализовать социальные гарантии, но и минимизировать трудо-

вую миграцию, обеспечив местному населению возможность перемещения от мест проживания к местам занятости. Развитие дорожной инфраструктуры способствует также формированию туристического сегмента бизнеса, в который могут быть вовлечены представители местного населения. Сохранившиеся архитектурные достопримечательности и туристические объекты сегодня труднодоступны из-за низкого качества существующих дорог, что препятствует развитию туристических проектов. Реализация реконструкции подъездных путей к таким объектам возможна на условиях софинансирования со стороны государства и частного капитала. Реконструируемые и вновь создаваемые дороги должны быть защищены от эксплуатации транспортными средствами, наносящими им ущерб (большегрузные автомобили, лесовозная техника и т. п.)

Безусловно, развитие и сохранение дорожной инфраструктуры должно осуществляться в рамках комплексной национальной программы сохранения малых коренных народов, предусматривающей перечень мер по обеспечению деятельности систем снабжения, образования, здравоохранения и трудовой занятости представителей малых этносов в местах компактного проживания.

Ссылки

1. РГАЭ. Ф. 1562. Оп. 336. Д. 1248. Л. 83–96.
2. Винницкий район Ленинградской области в 1927–1963 гг.: историческая справка. URL: <http://lenobltrans.narod.ru/podp-vin.html>
3. Муллонен И. И. Формирование системы расселения в южновепском ареале // Современная наука о вепсах: достижения и перспективы: сб. ст. / под ред. И. Ю. Винокурова. Петрозаводск: КарНЦ, 2006. С. 232–262.
4. Петухов А. В. Административная разобщенность – фактор ускорения ассимиляции вепсов // Проблемы истории и культуры вепсской народности. Петрозаводск: КарНЦ, 1989. С. 55–64.
5. Строгальщикова З. И. Об этнодемографических тенденциях, социально-экономическом и культурном развитии вепсской народности. Вепсы: расселения, история, проблемы этнического развития // Проблемы истории и культуры вепсской народности. Петрозаводск: КарНЦ, 1989. С. 26–48.
6. Вепсы: модели этнической мобилизации: сборник материалов и документов / под ред. Е. И. Климентьева, А. А. Кожанова, З. И. Строгальщиконой. Петрозаводск: КарНЦ, 2007. 336 с.