***Н.Ю. Замятина***

*Канд. геогр. наук, ведущий научный сотрудник кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова, Москва*

[nadezam@yandex.ru](mailto:nadezam@yandex.ru)

**Фронтирный цикл: стадии освоения и управление развитием территорий (на примере Игарки)[[1]](#footnote-2)**

Игарка представляет собой крайне интересный пример циклического развития: за почти век существования Игарка поменяла несколько ролей: село, растущий город – опорная база освоения низовий Енисея, крупный лесоэкспортный порт Северного морского пути (по сути – витрина советского Заполярья для иностранцев), город в состоянии глубочайшего экономического и социокультурного кризиса в связи с утратой градообразующего предприятия (по сути, город-призрак, не смотря на сохраняющееся небольшое население), транспортная база освоения Ванкорского нефтяного месторождения. История развития Игарки теснейшим образом увязана с эволюцией ее транспортных функций, и очень поучительна для понимания закономерностей развития транспортных систем Сибири и Дальнего Востока в целом.

Возникновение Игарки не случайно: именно в этой точке на Енисее сходятся маршруты возможного безопасного сплава леса (плоты) – и при этом глубины достаточны для захода морских судов, это точка встречи речной и морской навигации, уникальным образом «отодвинутая» от побережья на 900 км вверх по Енисею: других таких портов на Севере России нет. К тому же, Игарка обладает защищённой от ветра протокой, где возможен безопасный отстой судов – именно на ней и была построена Игарка – более раннее поселение в этом районе располагалось на другом берегу реки, но место под будущую Игарку планировалось изначально под потребности порта.

В 1930-е гг. Игарка стала «витриной» советского Заполярья (чему немало способствовал факт захода в порт иностранных судов), в город допускались иностранные корреспонденты; широкую известность получила книга «Мы из Игарки». Вслед за словами С.М. Кирова о социалистическом преображении Заполярья (на примере Мурманской области), все больше и больше символом такого преображения становится «Заполярная Игарка» – город, полностью возникший уже в советское время.

Примечательно формирование легенд о ранних 1930-х гг. в Игарке как о времени своеобразной романтики «свободы от репрессивной машины» – в силу удалённости от крупных городов «веяния времени» приходили-де сюда позже, что подарило Игарке несколько лет относительной свободы созидательного творчества свободных людей в Заполярье (очень ярко такая позиция представлена в книге Горчакова).

Дальнейшее развитие Игарки тесно связано с развитием лесоэкспорта, и носило цикличный характер. Первый пик развития Игарки (и объемов лесоэкспорта, и численности населения) был достигнут в предвоенные годы. После 1939 г. ситуация стала ухудшаться, это связывают с разрушением системы управления хозяйством в ходе репрессий, и далее – условиями военного времени.

В 1960–1980-е гг. Игарка вновь становится крупным лесоэкспортным пунктом, лес направляется преимущественно в зарубежные страны. Достигается пик объемов лесоэкспорта. В то же время постепенно деградирует уникальность Игарки как хозяйственной системы: все меньшую роль играет лес в формировании ее облика (местные жители торжествуют по поводу появления «белокаменной Игарки» – Игарки пятиэтажек); снижается значимость агросектора, а развитием транспорта – и уникальности географического положения города.

Для работы привлекаются значительные силы сезонников; формируется специфическая культурная среда портового города (с вполне терпимым отношением, в частности, к внебрачным детям). Большую роль в чувстве удовлетворённости жителей играет не только сравнительно с «материком» высокий достаток, но и возможности «достать» через моряков дефицитные товары (джинсы и т.п.). Игарка – уже не демонстрация «торжества социализма», но город хороших (при тяжёлой физической работе) заработков.

В 1990-е гг. оба ключевых производства (распиловка и перегрузка леса) становятся убыточными. Этому способствовали два главных фактора. Первый -- «несамостоятельный» статус игарских предприятий в системе экспорта леса (так называемые «верхние комбинаты», то есть расположенные выше по Енисею, предпочитали самостоятельную отправку леса через железную дорогу – минуя Игарку). Второй – введение так называемого ледового сбора, сделавшего экономически неэффективной перевозку по СМП относительно дешёвого груза (лес). Наконец, большую роль сыграла общая дезинтеграция экономической системы. В результате, производство было закрыто, и город впал в глубокую экономическую депрессию. Одновременно в городе обвально были свёрнуты и другие виды экономической деятельности, не связанные напрямую ни с градообразующим предприятием, ни с транспортной схемой в целом – например, геологические партии; сильно сократилась активность мерзлотной научной станции, почти разорён совхоз (в 1930-е гг. составивший немалую часть славы «Заполярной Игарки» как образцового социалистического города в Арктике). В настоящее время Игарка представляет тяжёлый пример сильной не только экономической, но и социальной деградации – тем более трагичный на фоне былой славы города.

В последнее десятилетие один из активов, оставшихся с прежних времен, неожиданно оказался востребован новым потребителем: речь идет об аэропорте Игарки, ставшем перевалочной базой в схеме авиасообщения Ванкорского нефтяного месторождения. Начало освоения Ванкорского месторождения дало картину классического начала фронтирного цикла: слухов о будущем «эльдорадо» оказалось достаточно, чтобы взлетели цены на квартиры, были произведены административные преобразования (Игарка включена в Туруханский район: агитация «за» включала тезис о присоединении к «нефтедобывающей» территории). Тем не менее, современный фронтирный цикл, подразумевающий вахтовое освоение, пошел иначе. Фронтирный цикл, по сути, закончился, не успев начаться: Ванкор предъявил спрос на рабочую силу на этапе строительства, а затем спрос резко упал, и в настоящее время местные заняты почти исключительно в охране. Перевозка крупных грузов, однако, пошла в обход Игарки – через речную сеть и специально проложенный зимник. Небольшой эффект на развитие самой Игарки оказало «оживление» аэропорта и спонсорская помощь местным учебным заведениям.

Пример Игарки поучителен во многих отношениях. Важна уникальность сочетания природных, экономических политических факторов для «расцвета» города в условиях Арктики, характерна фронтирная обратная почти зависимость энтузиазма и объемов производства в первой половине фронтирного цикла. Особенно примечательна в контексте жизнестойкости арктического города эволюция от уникальных – к типовым, масштабным, «конвейерным» решениям, на фоне которых парадоксальным образом и произошел крах городской системы в целом.

1. Работа ведется при поддержке гранта РФФИ № 18-05-60088 «Устойчивость развития Арктических городов в условиях природно-климатических изменений и социально-экономических трансформаций». [↑](#footnote-ref-2)