

**ЧЕГО ЖДУТ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ  
И ОСВОЕНИЯ МЕСТОРОЖДЕНИЙ ЖИТЕЛИ ТУВЫ  
(по материалам социологических исследований  
2008-2010 гг.)\***

*В. С. Кан<sup>1</sup>*



*Аннотация:* В статье рассматривается отношение населения Тувы к строительству железной дороги и освоению месторождений, изменения отношения и причины этого; динамика социальных тревог и ожиданий в течение 2008-2010 гг. Эмпирической базой послужили результаты социологического опроса 2010 г., а также исследований, проведенных по единой методике в 2008 и 2009 гг.

*Ключевые слова:* Республика Тыва, железная дорога, освоение месторождений, социально-экономическое развитие, ожидания, тревоги, трудоустройство, профессиональная подготовка, экология, национальная культура.

**EXPECTATIONS FROM BUILDING THE RAILWAY  
AND ASSIMILATION OF DEPOSITS OF TUVAN DWELLERS  
(on materials of sociological researches of 2008-2010)**

*V. S. Kan*

*Abstract:* The article is considered the attitude of Tuvan population to the railway building and the assimilation of deposits, the dynamics of social anxiety and the expectations for 2008-2010. The empirical base was the

---

\* В 2009-2010 гг. исследование проведено при финансовой поддержке РГНФ (проект 09-03-63205а/Т) и гранта Председателя Правительства РТ для поддержки молодых ученых, в 2008 г. — при поддержке Министерства образования, науки и молодежной политики Республики Тыва.

<sup>1</sup> Кан Валерия Сергеевна — кандидат исторических наук, научный сотрудник Тувинского института гуманитарных исследований при Правительстве Республики Тыва.

Постоянный адрес статьи: [http://www.tuva.asia/journal/issue\\_8/2535-kan1.html](http://www.tuva.asia/journal/issue_8/2535-kan1.html)

results of sociological poll in 2010 and the research of the same methodology of assistance in TИR in 2008 and 2009.

*Keywords:* the Republic of Tuva, the railroad, assimilation of deposits, socio-economic development, expectations, anxiety, employment, professional training, ecology, national culture.

Республика Тыва является одним из немногих регионов Российской Федерации, не имеющих железнодорожного сообщения. С одной стороны, определенная изолированность от внешнего мира способствовала сохранению уникальной природы и минерально-сырьевых запасов, самобытной национальной культуры народа Тувы. С другой стороны, неразвитая инфраструктура стала фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие республики. Сегодня Тыва — это депрессивный регион с низким уровнем социального развития и распространенностью таких неблагоприятных явлений, как безработица, алкоголизм, преступность и социальные болезни.

Вопрос развития транспортной инфраструктуры в увязке с освоением месторождений и развитием промышленности Тувы серьезно обсуждался еще в советский период. Однако, проект строительства железной дороги, разработанный в 1976-1982 гг. и подкрепленный необходимыми инженерно-геологическими изысканиями, по разным причинам реализован не был. Вновь к этому вопросу вернулись только в 2007 г. Конструктивный диалог федеральных и региональных властей позволил принять решение о строительстве железной дороги Кызыл — Курагино государством и частными инвесторами.

Вместе с коренным улучшением транспортной инфраструктуры республики, предполагается освоение месторождений полезных ископаемых, в том числе создание на основе угольных месторождений Тувы крупного угледобывающего комплекса общероссийского значения. Получат импульс развития не только горнодобывающая, но и топливно-энергетическая, лесоперерабатывающая и строительная отрасли промышленности, торговля и туризм. Реализация этих проектов позволит увеличить наполнение республиканского бюджета собственными доходами, приведет к созданию новых рабочих мест и росту благосостояния граждан.

Строительство железнодорожной линии планировалось начать в 2010 г. Негативным следствием мирового финансового кризиса стала отсрочка начала строительных работ (с 2011 г.) и изменение планов частных инвесторов (отказ или сокращение объемов текущих работ).

Сама идея таких крупных преобразований рождает в тувинском обществе противоречивые настроения. При очевидных социально-экономических преимуществах некоторые эксперты и местные жители небезосновательно опасаются ухудшения экологической обстановки, утраты самобытных черт национальной культуры, появления новых и углубление существующих социальных проблем.

Ясно одно — проекты строительства железной дороги и освоения месторождений не будут иметь социально-экономического успеха без активного участия, поддержки населения Тувы. Данное обстоятельство определяет научную и практическую актуальность изучения общественных

настроений и ожиданий, в том числе с целью формирования адекватного отношения населения к этим крупным инвестиционным проектам.

В данной статье рассматриваются отношение, социальные тревоги и ожидания населения Тувы, определяющие характер его участия в железнодорожном строительстве и освоении месторождений. Базой для анализа служила информация, полученная в результате социологического исследования «Социальное самочувствие молодежи Тувы в связи со строительством железной дороги и освоением месторождений». Данное исследование было проведено сотрудниками ТИГИ 2009 и 2010 гг.<sup>1</sup> Привлечение результатов пилотного исследования 2008 г. позволило определить динамику социальных настроений и ожиданий жителей Тувы. На всем протяжении исследования применялся комплексный подход, элементы системного анализа, статистический и историко-сравнительный методы.

Параметры выборочной совокупности исследования пропорциональны численности социально-демографических групп населения Тувы. 48% респондентов составила молодежь (15-29 лет), 23% — люди в возрасте 30-44 года, 29% — от 45 до 60 лет (контрольная группа). 45% из числа опрошенных — мужчины, 55% — женщины. 26% респондентов имело высшее или незаконченное высшее образование, 5% — начальное или ниже начального образования, 31% — среднее общее, 38% — среднее специальное образование. 82% респондентов по самоопределению являлись тувинцами, 17% — русскими, 1% — представителями другой нацио-

нальности. 51% отнесли себя к «работающему» населению, 19% — к безработным, 19% — к учащимся, 11% — к пенсионерам и домохозяйкам.

Результаты исследования говорят о том, что единого мнения по вопросу строительства железной дороги и освоения месторождений у жителей Тувы нет (таблица 1).

Таблица 1

**Как Вы относитесь к строительству железной дороги?**

	Число респондентов	%
Положительно	569	47,8
Отрицательно	421	35,4
Меня эта тема не интересует	131	11,0
Затрудняюсь ответить	66	5,5
Пропущенное значение*	4	0,3

\* Некоторые респонденты не дали ответы на отдельные вопросы. Данная категория идет в таблицах как «Пропущенное значение».

Анализируя таблицу, сразу отметим, что характер социального отношения двойственный, но с перевесом в положительную сторону. Почти половина респондентов независимо от пола, возраста, рода занятий, местожительства (типа населенного пункта) выразила положительное отношение (47,8%). Это те, кто поддерживают идею строительства железной дороги и видят в ней больше положительных следствий. Приведем примеры подобных пожеланий: «Же-

лезная дорога — хорошая идея, появятся новые рабочие места (Овюр), «Железная дорога будет — Тува будет развиваться» (Овюр), «Железная дорога — это неплохо. Жду больше положительного» (Тоджа), «Хочу, чтобы железную дорогу скорее построили и чтобы народ был занят строительством...» (Кызыл), «В общем отношусь хорошо к строительству, это будет хорошо сказываться на студентах, которые учатся за пределами Тувы» (Улуг-Хемский) и т.д.

Чуть более трети населения оценила данный проект отрицательно, подчеркивая категоричность своего мнения и приводя в его защиту серьезные аргументы: «Железная дорога не нужна. Могут полезные ископаемые и богатство исчезнуть, я против» (Кызыл), «Железная дорога пускай подальше от Тувы будет...» (Бай-Тайга), «Я против железной дороги, т.к. считаю, что она принесет вред», «Не надо строить железную дорогу. Надо сначала хорошо проанализировать ситуацию в Туве, узнать мнение населения. Например, я категорически против. Если строить, то не надо проводить рядом с селами» (Кызылский), «Республика не готова принять условия железной дороги. Увеличится рост преступности и т.п. Коррупция. Надо создать оппозицию или комиссию по контролю за миграционной службой. Я отношусь к железной дороге отрицательно» (г. Кызыл), «Строительство не нужно!!! Оно несет больше минусов, чем плюсов. Ухудшится экология Тувы» (Тес-Хем), «Я пожелаю, чтоб все осталось по-прежнему, без железных дорог. И так в Туве все хорошо» (Чаа-Холь).

Выявлена связь между местом проживания человека (район) и характером отношения. Положительное отношение чаще выражали жители следующих районов: Овюрского (62,5%), Тандинского (58,4%), Кызылского (51,7%) и г. Кызыла (51,2%). Отрицательные оценки больше свойственны жителям Эрзинского (43,1%), Барун-Хемчикского (40,5%) и Дзун-Хемчикского районов (38,8%).

Каждый девятый ответил «меня эта тема не интересует» (всего 11%). Настораживает, что больше всего безразлично настроенных среди молодежи (14%), людей с начальным и средним образованием (16,9% и 13,5% соответственно) и жителей труднодоступного Монгун-Тайгинского района (24,3%).

При суммировании отрицательных и безразличных значений ответов мы получаем 46,4%. Это серьезный показатель, если учитывать аналогичное число респондентов с положительным мнением (48%). До сих пор люди отмечают альтернативность этого решения. «Нужны другие варианты, с железной дорогой мы выиграем меньше, потеряем больше», «Можно прожить без железной дороги. Надо находить другие варианты развития Республики Тыва», «Я хочу, чтобы Республика Тыва развивалась со всех сторон, но нам не нужно строительство железной дороги».

Положительные оценки были больше свойственны людям с высоким уровнем обеспеченности, отрицательные и безразличные — с низким.

Статистически значимая связь прослеживается между характером отношения и национальной самоидентификацией человека (таблица 2).

Таблица 2

**Как Вы относитесь к строительству железной дороги?  
 (национальность)**

	Доля ответивших, в %	
	тувинцы	русские
Положительно	43,2%	69,7%
Отрицательно	39,4%	15,9%
Меня эта тема не интересует	11,1%	10,4%
Затрудняюсь ответить	6,0%	3,5%
Пропущенное значение	0,3%	0,5%

Мы видим, что русские респонденты по сравнению с тувинцами чаще оценивали строительство железной дороги положительно. Среди них почти в 1,6 раза больше тех, кто выразил положительное отношение (69,7%, тувинцы — 43,2%). И, наоборот, по сравнению с русскими (15,9%) среди тувинцев в 2,5 раза больше тех (39,4%), кто относится к предстоящему событию «отрицательно». Следует отметить одинаковое число респондентов из числа русских и тувинцев, выразивших безразличные оценки.

Посмотрим на динамику изменения социального отношения населения за три года — 2008, 2009 и 2010 гг. (таблица 3).

Таблица 3

**Отношение населения к строительству железной дороги  
 (2008-2010 гг.)**

	Доля ответивших, в %		
	2008	2009	2010
Положительно	62,3	49,3	47,8
Отрицательно	27,3	38,6	35,4
Меня эта тема не интересуе	4,6	7,1	11,0
Затрудняюсь ответить	5,8	5,0	5,5
Пропущенное значение	-	-	0,3

Мы видим, что характер социального отношения к железной дороге с приближением срока строительства (с 2011 г.) изменился, причем в худшую сторону. В большей степени динамично мнение молодых людей, более устойчивое — у представителей старшей возрастной группы (оно, в основном, положительное).

Мы видим, что в 2009-2010 гг. почти в 1,3 раза меньше стало людей с положительной оценкой данного проекта, и в 1,3 раза больше — с отрицательной. Немного уменьшилось число молодых людей, настроенных против железной дороги (с 41% в 2009 г. — до 34% в 2010 г.). В то же время тревожно то, что за счет молодежи (14%) постепенно увеличилось число людей (с 4,6% в 2008 г., 7,1% в 2009 г. — до 11% в 2010 г.) с безразличной оценкой железнодорожного проекта («меня эта тема не интересует»).

К освоению месторождений население выразило в целом положительное отношение (56%). Возможно, это связано с тем, что на них планируется открыть новые крупные

предприятия с большим числом рабочих мест. Негативное отношение выразил каждый четвертый респондент, безразличное — каждый одиннадцатый.

Интересно сопоставить полученные выводы с ответами на вопрос «С какой точкой зрения по поводу строительства железной дороги и освоения месторождений Вы согласны». В анкете было предложено три варианта ответа (таблица 4).

Таблица 4

**С какой точкой зрения по поводу строительства железной дороги и освоения месторождений Вы согласны?**

	Доля ответивших, в %		
	2008	2009	2010
Строительство необходимо, оно открывает для региона значительные перспективы, плюсов больше, чем минусов	30,4	21,7	23,1
Строительство имеет как плюсы, так и минусы	46,5	53,1	49,9
Строительство не нужно, оно несет в себе больше минусов, чем плюсов	18,1	18,2	22,7
Затрудняюсь ответить	5,0	6,4	3,9
Пропущенное значение	-	0,6	0,4

Из данных таблицы 4 мы видим, что в общественном мнении несколько ослабла значимость необходимости реализации данных проектов. Если в 2008 г. с утверждением «Строительство необходимо, оно открывает для региона значительные перспективы, плюсов больше, чем минусов» согласилась треть опрошенных (30,4%), то в последние два года только приблизительно пятая часть (2009 г. — 21,7%,

2010 г. — 23,1%). Достаточно распространенным и устойчивым является сбалансированное мнение о том, что в строительстве железной дороги и освоении месторождений «есть как плюсы, так и минусы» (от 46,5% до 53,1%). Этот вывод подтверждается и на материалах пожеланий из анкет: «Железная дорога имеет как положительные, так и отрицательные последствия» (Улуг-Хемский), «Железная дорога есть плюсы и минусы» (Дзун-Хемчикский), «Отношусь к строительству железной дороги положительно и отрицательно» (Тандинский). По сравнению с предыдущими в этом году увеличилось число лиц (с 18,1% — до 22,7%), ответивших «Строительство не нужно, оно несет в себе больше минусов, чем плюсов».

В ходе опроса мы пытались выяснить, в чем причины неустойчивости мнения, безразличного и отрицательного отношения. Может ли оно измениться в лучшую сторону по субъективному мнению респондентов и при каких условиях? (таблица 5).

Таблица 5

**При каких условиях Ваше отношение к строительству железной дороги и освоению месторождений будет положительным? (2008-2009 гг.)\***

	Доля ответивших, в %		
	2008	2009	2010
Если об этом будет полная информация	18,9	23,0	29,6
Если будет использоваться на строительных работах труд местного населения	44,5 II место	44,6 I место	39,8

Если будет предусмотрено трудоустройство местного населения	34,0	32,0	41,8 II место
Рациональное использование природных ресурсов	41,0 III место	28,0	27,8
Сохранение культуры тувинцев, их языка, традиций и религии	38,1%	37,5 III место	43,4 I место
Если средства, полученные от освоения месторождений и железной дороги будут использованы для повышения уровня жизни населения республики	45,7 I место	42,2 II место	41,0 III место
Другое	1,7	2,1	2
Затрудняюсь ответить.	-	6,7	6

\* В таблицах 5 и 6 респондент мог дать несколько ответов, поэтому общая сумма в графе % по столбцу превышает 100 %.

Разрыв в сумме ответов минимален, фактически лидировали четыре проблемы. Население готово изменить свое отношение к строительству железной дороги и освоению месторождений при решении следующих вопросов:

Сохранение культуры тувинцев, их языка, традиций и религии (43,4%).

Трудоустройство местного населения (41,8%).

Средства, полученные от освоения месторождений и железной дороги использовать в интересах республики, повышения уровня жизни населения (41,0%).

Использование на строительных работах труда местного населения (39,8%).

Мы видим, что приоритеты в этом вопросе изменились. Усилилась значимость этнокультурной тематики, прежде всего для тувинцев (47%, русские — 26,9%), тревога жи-

телей по поводу возможной утраты самобытных основ национальной культуры тувинцев, их языка, традиций и религии. Люди писали в анкетах «Не хотим железной дороги, т.к. исчезнут полезные ископаемые и язык», «Если сделать железную дорогу, то тувинцы потеряют головы и наша национальность исчезнет. Появятся у нас проблемы, которые будут хуже, чем нынешние. Наши культура, религия, памятники — все исчезнет. У тувинцев психика такая, что мы не умеем сопротивляться». Хотя, как верно подметил один житель Шагонара, «сохранение культуры и языка зависит не от железной дороги, а от самих тувинцев».

Вполне понятно то, что второй по значимости вышла проблема трудоустройства, одна из самых острых в Туве. В последние годы по статистическим данным уровень официально зарегистрированной безработицы в Туве в несколько раз превышал российские показатели, а около половины общей численности безработных составляла молодежь в возрасте до 30 лет. Самое большое число пожеланий людей касалось именно решения проблемы безработицы, распространенной среди сельских жителей, молодежи. Реализация инвестиционных проектов видится самым действенным способом решения этой проблемы, порождающей массу других социальных проблем. Приведем примеры пожеланий из анкет: «Надо, чтобы местные жители были обеспечены работой, сокращение безработицы, обратить внимание на молодежь, которая не учится из малообеспеченных семей. Их надо обучать», «Рабочие места для местных жителей». «Плохо уделяют внимание новым молодым специалистам.

Новое поколение не уверено в завтрашнем дне; найдут или не найдут работу, как им жить, на что жить... и в результате, им остается только окунуться в жизнь безработных», «Поддержка нужна молодым безработным» и т.д.

При гарантии решения такой стратегической задачи как повышение уровня жизни населения и целевое использование средств склонны менять свое мнение 41% жителей. Получается, среди них есть сомнения и тревоги по поводу возможного нецелевого использования средств, полученных от освоения месторождений и железной дороги. Для предотвращения этого, изменения отношения этой группы нужно разработать комплекс мер, регулярно транслируя их в СМИ.

В сравнительном аспекте нужно отметить актуализацию вопроса трудоустройства местного населения (2008 г. — 34%, 2009 г. — 32%, 2010 г. — 41,8%), ослабление значимости экологической проблематики (2008 г. — 41%, 2009 г. — 28%).

В 2010 г. повысилась потребность в регулярной и полной информации (2008 г. — 18,9%, 2009 г. — 23%, 2010 г. — 27%).

В меньшей степени интерес к вопросу полного информационного обеспечения выразили жители двух труднодоступных (в какой-то степени изолированных) районов Тувы — Чеди-Хольского (14,8%) и Монгун-Тайгинского (11,1%). Больше нуждается в такой информации население отдаленных районов: Овюрского (40%), Дзун-Хемчикского (32,3%), Барун-Хемчикского (31,6%) и г. Кызыла (33,3%). По мнению двух жителей Дзун-Хемчикского района: «С опросом опоздали, до строительства железной дороги надо было

опрашивать, нет полной информации в СМИ», «Очень мало информации по строительству железной дороги, откуда пойдет мы знаем, а куда протянут вот где вопрос?..»

Нельзя не отметить исключительно *высокий* потенциал повышения информированности как условие изменения отношения трети (!) населения Тувы. Опросы показали, что больше всех нуждается в полной информации молодежь (2008 г. — 23,9%, 2010 г. — 32,6%), прежде всего, учащаяся (34,3%), люди среднего возраста 30-44 лет (2008 г. — 18,8%, 2010 г. — 27,5%) и люди с начальным образованием (47,5%). Вероятно, речь идет не только о количестве предоставляемой информации по теме (публикации периодически выходят), но об их качестве — форме изложения (доступности) материалов с учетом особенностей мышления данного возраста, уровня образования и о канале распространения. Если речь идет о молодежи, то очевидно, информацию нужно размещать в специализированных печатных изданиях, интернет-сайтах и форумах, общественных местах учебных заведений.

На удовлетворение информационных потребностей стоит обратить пристальное внимание, так как в современном мире одним из наиболее влиятельных факторов социальной динамики становятся информация. Общий уровень и перспективы развития общества находятся в тесной взаимозависимости и взаимовлиянии с развитием информационных процессов, в том числе идущих через СМИ.

Накладывает отпечаток на ответы респондентов уровень образованности респондента. Так, люди с высшим образова-

нием четче других говорили о решении всех (!) перечисленных проблем как условия изменения своего положения.

Представленные результаты социологического исследования говорят о противоречивом отношении населения Тувы к строительству железной дороги и промышленному освоению республики. Отношение населения в основном положительное. Социальные ожидания связаны, в первую очередь, с социально-экономическим развитием Тувы, повышением уровня жизни населения и появлением новых рабочих мест.

Тревожной тенденцией является ухудшение характера социального отношения за счет усиления сомнений и тревог. Почти половина (!) респондентов заявила о том, что у них сформировалась отрицательное или безразличное отношение к строительству железной дороги и освоению месторождений в Туве. Наибольшая тревога жителей связана с вероятностью утраты самобытных основ национальной культуры тувинцев, их языка, традиций и религии, возможным обострением экологических и социальных проблем. Изменить отношение этой группы теоретически возможно, но практически крайне трудно. Нельзя выделить какое-то одно условие изменения социального отношения. И это говорит о том, что население осознает системный характер влияния предстоящего строительства и освоения месторождений на тувинское общество.

Потенциал мобильности отношения местного населения, особенно молодежи, достаточно высокий. Но улучшить отношение населения с низким уровнем дохода и образо-

вания, тем самым создав возможность для их более эффективной адаптации и более активного участия в предстоящих проектах, является сложной задачей. В этом направлении необходимо принимать комплексные меры, прежде всего, социально-экономического характера. Исследование показало, что крайне необходимо на всех этапах реализации проекта обеспечивать население полной, разносторонней информацией, разрабатывать и внедрять программы профессиональной ориентации молодежи и стимулирования социальных инициатив местных жителей.

---

<sup>1</sup> В исследовании реализована многоступенчатая стратифицированная выборка с пропорциональным распределением (по типам населенных пунктов) на первом этапе и маршрутным способом набора респондентов по квотируемым признакам (пол, возраст, образование) на втором этапе. Методом стандартизированного интервью по месту жительства было опрошено 1191 человек. Время опроса — 14 июля—5 августа. С учетом особенностей хозяйственно-экономической деятельности в выборку были включены районы, входящие в зону строительства железной дороги и промышленного освоения: Тоджинский, Кызылский, Пий-Хемский, Барун-Хемчикский, Чеди-Хольский районы, город Кызыл и другие районы: Бай-Тайгинский, Тандинский, Улуг-Хемский, Эрзинский, Овюрский, Дзун-Хемчикский, Монгун-Тайгинский.