

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/3

## **(ПОСТ)СОВЕТСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: ПОЛИТИКА ИДЕНТИЧНОСТИ И ЭМОЦИЙ НА БАМЕ\***

---

Ольга Алексеевна Поворознюк

**Аннотация.** Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – железная дорога, пересекающая северные районы Восточной Сибири и Дальнего Востока и последний крупнейший советский инфраструктурный проект. Ее строительство в 1970–1980-х гг. сопровождалось идеологической пропагандой и материальными стимулами и привлекло мигрантов из разных частей СССР. Сегодня строители БАМа, или *бамовцы*, составляют большинство во многих населенных пунктах вдоль железной дороги. На фоне социально-экономического кризиса и смены идеологической парадигмы после распада СССР проект БАМ подвергся публичной критике. В связи с ростом перевозок добываемых в регионе полезных ископаемых в 2014 г. была запущена программа реконструкции магистрали БАМ-2, которая подразумевает строительство второго пути и по сути является продолжением незавершенного советского строительства. В центре внимания статьи – инфраструктура как воплощение коллективной памяти, идентичности и эмоций. Эмоционально заряженная память о периоде строительства БАМа играет ключевую роль в воспроизводстве и укреплении идентичности местных жителей и составляет нематериальные аспекты его инфраструктуры в постсоветский период. Сравнение проектов БАМ и БАМ-2 позволяет раскрыть темпоральность инфраструктуры, в которой обещания и провалы модернизации, бум и упадок, строительство, разрушение и реконструкция составляют цикл жизни железной дороги и связанных с ней людей. Статья основана на полевых материалах автора, включающих фокус-группы, биографические интервью и архивные данные и полученных в ходе проведения исследований в Тынде и Северобайкальске и пгт. Нов. Чара в 2013 и в 2016–2018 гг.

**Ключевые слова:** Байкало-Амурская магистраль, инфраструктура, память, идентичность, эмоции

### **Введение**

«Строительство БАМа вдохнуло новую жизнь в этот таежный регион» – так начинается отчет о социально-экономическом развитии Тындинского района Амурской области (Паспорт 1991). Подобные фразы и

---

\* Работа выполнена в рамках исследовательского проекта «Конфигурации “отдаленности” (CoRe): взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали» при поддержке Австрийского фонда научных исследований FWF [P 27625 Einzelprojekte]. Я также благодарю Американский национальный исследовательский фонд NSF (проект «Неформальные дороги» («Informal Roads»)), грант № 175809) за поддержку на завершающем этапе работы над статьей.

эпитеты в адрес железной дороги являлись неотъемлемой частью дискурса о Байкало-Амурской магистрали (БАМе) в СМИ и официальных документах 1970-х – начала 1990х гг. БАМ – одна из наиболее протяженных северных железных дорог (более 4 300 км) и пересекает северные районы шести регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока РФ. Ее основное ответвление – Амуро-Якутская магистраль (АЯМ), которое продолжает достраиваться, пересекает южные улусы Республики Саха (Якутия). Сегодня БАМ включает 200 станций и пересекает более 60 городов и поселков (рис. 1). Крупнейшие города БАМа (по численности населения на 2010 г.) – Комсомольск-на-Амуре (263 906), Нерюнгри (61 747), Усть-Кут (45 375), Тында (36 275), Тайшет (35 485), Северобайкальск (24 929). Типичные бамовские поселки имеют население 200–3 000 чел. Ближайшие национальные села<sup>1</sup>, как правило, связаны с БАМом дорогами, водным или авиасообщением; отдаленные поселки зачастую не имеют круглогодичного сообщения и являются труднодоступными, особенно в межсезонье.



Рис. 1. Пассажирский поезд на станции Юктали. Автор: Ольга Поворознюк

Регион БАМа – определение, которым я оперирую – шире так называемой зоны БАМа – официально установленного транспортного коридора. К местам моих исследований относятся железнодорожные города Северобайкальск и Тында и средний по размерам пгт. Новая Чара. Эти населенные пункты образовались в период строительства железной дороги, и сегодня в них проживают в основном советские мигранты (пре-

имущественно строители БАМа). Национальные села Холодное, Первомайское и Чапо-Олого, основанные до начала строительства БАМа, связаны с упомянутыми выше бамовскими городами и поселками дорогами и испытывают непосредственное влияние железнодорожной магистрали. В них проживает, в основном, коренное население (эвенки и представители других этнических меньшинств, русские старожилы). Эта статья основана на материалах фокус-групп и биографических интервью с *бамовцами* и местными жителями региона БАМа и архивных данных, собранных в Тынде, Северобайкальске и пгт. Нов. Чара во время полевых исследований в 2013 и в 2016–2018 гг.

БАМ, ставший последней социалистической «стройкой века», и сегодня играет ключевую роль в транспортной доступности, социально-экономическом развитии региона и самосознании местных жителей. В фокусе настоящей статьи – инфраструктура как материализация коллективной памяти, идентичности и эмоций местных сообществ – людей, напрямую участвовавших в ее строительстве или связанных с ней через воспоминания своих родителей или практики мобильности и социальных отношений. БАМ стал воплощением советского проекта модернизации, и идеализированные воспоминания о периоде строительства, социалистические дискурсы и образы БАМа и сегодня продолжают играть заметную роль в политике идентичности и эмоций в регионе. Государство использует коллективную память о периоде строительства для укрепления идентичности, чувства патриотизма и, в конечном итоге, для популяризации БАМ-2 среди бамовцев – участников стройки и жителей железнодорожных городов и поселков. Сравнительное исследование позднесоветского проекта БАМ и его современной программы модернизации раскрывает темпоральность инфраструктуры и помогает ответить на следующие вопросы. В чем преемственность и различия между БАМом и БАМ-2? Какие факторы оказали влияние на формирование социальной группы и идентичности бамовцев? Какую роль играет память о периоде строительства в постсоветской политике идентичности и эмоций?

### **Инфраструктура (пост)социализма**

В поиске ответов на эти вопросы я обращаюсь к литературе из области антропологии постсоциализма и инфраструктуры. БАМ, подобно другим социалистическим «стройкам века» (Josephson 1995), стал воплощением «высокого модернизма» (Scott 1998) – авторитарного политического режима, для которого присущи научно-технический прогресс, социальная инженерия, неограниченное использование власти и слабое гражданское общество. Для реализации крупных инфраструктурных проектов советское государство активно сочетало приемы тех-

нологической и социальной инженерии, опиравшейся на властный и идеологический ресурсы. Однако если в сталинский период на стройках широко использовался принудительный труд, то на позднесоветском БАМе основным методом привлечения трудовых ресурсов стала пропаганда, успешно сочетавшаяся с материальными стимулами. При этом советский БАМ включал не только планы строительства железнодорожных и городских инфраструктур, но и создание особого социального микрокосма – воплощения социалистической утопии.

Ссорин-Чайков на примере советского культурного и колхозного строительства в Сибири показывает, что провал, развалины и незавершённость являлись неотъемлемой частью советского модернизационного проекта (Ssorin-Chaikov 2016). Завершение социалистического строительства постоянно откладывалось, а наиболее прочными его опорами были и продолжают оставаться не столько разрушающиеся физические инфраструктуры (здания, неасфальтированные дороги, заброшенные железнодорожные пути), сколько бюрократические процедуры – планы и отчеты строительства и связанные с ними ожидания (694). Официально строительство БАМа было завершено с пуском сквозного движения поездов, однако фактически строительство второго пути и многих инфраструктурных объектов и зданий отложено на неопределенное время в связи с началом социально-экономических реформ и кризиса, последовавшего после распада Советского Союза.

Сважек (Svašek 2006) вслед за Ахмед (Ahmed 2014) использует понятие «политика эмоций» для анализа общественных реакций на постсоциалистические трансформации в Восточной Европе. Эмоции как коллективные реакции на быстрые социально-экономические изменения могут продуцироваться, ощущаться или становиться предметом политических манипуляций. Они формируют систему нравственных ценностей, которая служит ориентиром моральных оценок и критики власти, как показывают исследования предвыборных кампаний, реформ и общественных движений в постсоциалистической Европе в исследовании Сважек. При этом инфраструктуры как часть политических проектов могут стать воплощением эмоций и памяти.

Швенкель (Schwenkel 2013) использует термин «постсоциалистический аффект» в своем исследовании городского строительства и восстановления зданий в послевоенном Вьетнаме, построенных в социалистический период. Инфраструктура (в том числе материальность) зданий имеет способность «удерживать» коллективные эмоции и формировать новых «чувствующих субъектов, приверженных социалистическому строительству». Харви и Нокс (Harvey, Кнох 2012) на примере строящихся и планируемых дорог в Перу также пишут о том, как инфраструктурные проекты «очаровывают» публику «обещаниями современной жизни – доступностью, скоростью и социально-экономическим прогрессом». При этом «обещанные»

дороги отличаются от «построенных»: обещания порождают ожидания, а их невыполнение – разочарование.

Постсоциалистический БАМ «удерживает» эмоции энтузиазма, гордости и патриотизма, которые испытывали *бамовцы* в период его строительства и которые сегодня играют важную роль в поддержании их идентичности. Постсоветские трансформации в России и в регионе вызвали чувства неопределенности, разочарования и ностальгии, которые были спроецированы и на проект БАМ и связанные с ним отложенные ожидания. Сегодняшние обещания незавершенной инфраструктуры БАМа в виде программы его реконструкции порождают новые надежды и ожидания среди местных жителей, особенно среди бамовцев. Инфраструктура БАМа представляет собой эмоционально заряженный объект материальной культуры и социальной памяти. (Пост)советская темпоральность инфраструктуры БАМа характеризуется преемственностью – советскими символами и риторикой, заброшенными или приостановленными строительными объектами, бюрократическими процедурами, планами и изменениями – новыми экономическими условиями, за которыми стоят иные интересы, формы и виды инвестиций и управления трудовыми ресурсами. Празднование юбилеев строительства БАМа создает публичное пространство для реконструкции советских эмоций, памяти и идентичностей, которые могут превращаться в инструменты «аффективного управления историей» (Oushakine 2013) в интересах государства и частных компаний.

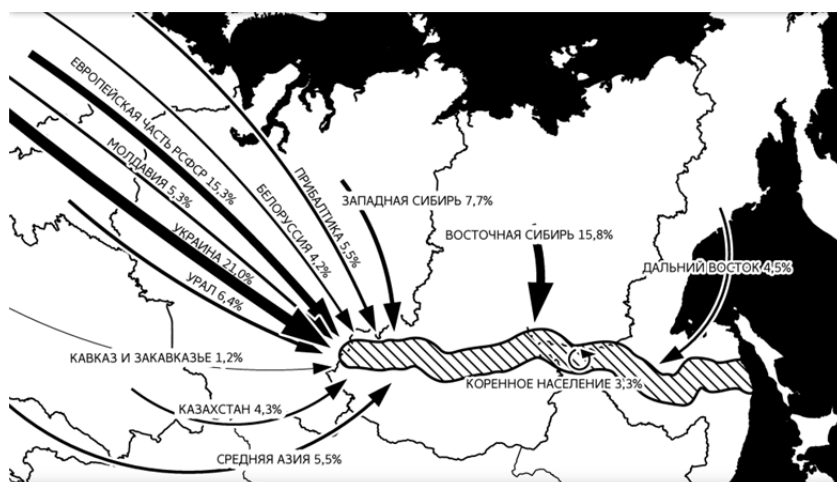
### БАМ и бамовцы

Проекты строительства железнодорожной ветки, которая должна была проходить по северному берегу Байкала, обсуждались с конца XIX в., а строительство первого участка собственно Байкало-Амурской магистрали началось еще в сталинский период. Однако именно позднесоветский БАМ получил наибольшую известность и занял центральное место в публичной памяти и истории региона и всей страны, став последним крупномасштабным социалистическим проектом, который использовал задачи эксплуатации природных ресурсов СССР в пропагандистских и экономических целях (Ward 2009: 2). Средства массовой информации распространяли доминирующий официальный дискурс о БАМе как о «стройке века» и «пути в будущее», а популярные искусство и культура создавали романтические образы покорения природы и героизировали труд строителей БАМа.

Хронология позднесоветского проекта БАМ начинается с открытия всесоюзной коммунистической стройки и начала трудовой массовой мобилизации в 1974 г. и венчается ключевым событием – стыковкой золотого звена, соединившего западный и восточный участки пути и

открывшего сквозное движение, в 1984 г.<sup>2</sup> Трудовая мобилизация на стройку шла, в основной массе, через комсомольские организации. Не случайно БАМ называли молодежной стройкой – сюда приезжали инженеры, строители и рабочие без специальностей в возрасте 20–30 лет. В отличие от строек раннего социализма, где использовался принудительный труд, мотивами приезда на БАМ служили идеологические, а также материальные стимулы. Высокие зарплаты, общественные престиж и внимание к стройке и ее строителям, так называемые ваучеры на покупку автомобиля, бывшего тогда предметом роскоши, и другие льготы для многих людей служили мотивами приезда на стройку.

По некоторым оценкам, всего за период строительства в регион прибыло 500 тыс. мигрантов (Ward 2009: 23). При этом БАМ стал своеобразной «витриной» советского нацистроительства. Популярный лозунг «БАМ строит вся страна» отражал географию мест происхождения мигрантов, приезжавших на строительство железной дороги. Строительство отдельных городов и станций было символически отведено «национальным бригадам», представлявшим ту или иную республику, тот или иной регион или город. При этом по этническому составу среди строителей БАМа преобладали славянские группы – русские, украинцы и белорусы. Коренное население (эвенки и другие малочисленные народы Севера) после притока мигрантов (рис. 2) составило в среднем в зоне БАМа лишь 1,2% населения (Аргудяева 1988: 11).



**Регионы выбытия строителей БАМа  
1981 г.**

1:40 000 000



Рис. 2. Карта-схема, отображающая места выбытия мигрантов в регион строительства БАМа. Автор: Кристоф Финк, источник: Ю.В. Аргудяева, 1988

Повседневный совместный труд и досуг оказали большое влияние на укрепление солидарности среди мигрантов. Близкие по возрасту и социальному происхождению люди становились коллегами по организации и зачастую одновременно соседями по бараку, а позднее – по жилому дому. Соседство и сотрудничество часто перерастали в дружбу или брак. Социальные сети бамовцев росли и укреплялись даже после переезда из одного места на другое, как это часто случалось после завершения строительства объекта или отрезка пути. Популярная культура и искусство прославляли труд бамовцев и пропагандировали общие советские ценности и идеи на БАМе. Театральные, музыкальные и изобразительные студии играли спектакли, исполняли музыку и писали картины о БАМе и бамовцах. Музыкальные фестивали и знаковые события привлекали внимание всей страны к проекту БАМ и его участникам и укрепляли идентичность бамовцев.

Таким образом, не только национальная политика и пропаганда (которая использовала средства популярной культуры, искусства и средства массовой информации), но и повседневность с ее практиками совместной трудовой деятельности и досуга внесли вклад в формирование бамовцев как особой группы или, как выражаются мои собеседники, «бамовской национальности».

### **Вспоминая «стройку века»**

Бывшие советские мигранты, приехавшие в регион в период строительства БАМа, и сегодня продолжают составлять большинство населения. Среди первого поколения бамовцев выделяются «ветераны БАМа», к которым обычно относят себя люди, получившие звание ветеранов труда или другие знаки отличия за участие в строительстве БАМа. Представителей второго (и реже – третьего) поколения мигрантов и выходцы из семей строителей БАМа часто называют детьми БАМа. Принадлежность к «бамовцам» и «ветеранам БАМа» зачастую служит гарантом общественного признания и оспаривается в ситуациях распределения жилищных субсидий и других материальных льгот. Однако примечательно, что термин «бамовцы» сегодня приобрел более широкое толкование и перерос из социально-профессиональной в региональную идентичность. Бамовцами могут называть себя люди, которые приехали по разным мотивам и делам в зону БАМа в советский или в ранний постсоветский период. Такое толкование вызывает возмущение и недовольство со стороны «настоящих» бамовцев – непосредственных участников советской стройки.

Темы, связанные со строительством БАМа, вызывают наиболее сильные эмоции среди представителей первого поколения мигрантов,

принимавших непосредственное участие в разных этапах строительства железной дороги и городов и поселков вдоль нее (Povogoznyuk 2019). Воспоминания бамовцев о периоде строительства как о самом счастливым времени жизни (Богданова 2013) окрашены эмоциями радости, энтузиазма и гордости.

Интервью с бамовцами воспроизводят ряд ключевых тем: первое «знакомство» с БАМом и мотивы участия в стройке, трудности обустройства быта после приезда на БАМ, трудовые испытания и достижения на строительстве магистрали, солидарность в повседневной жизни, труде и коллективных праздниках. Многие бамовцы, приехавшие в регион по так называемой комсомольской путевке или собственной инициативе, подчеркивают нематериальные мотивы приезда на БАМ. Среди них неоднократно назывались энтузиазм и желание «испытать себя» в личном и профессиональном плане, романтика тайги и новой жизни, а также чувство патриотизма и желание внести свой вклад в строительство социалистического общества.

Типичными являются воспоминания о совместном труде и досуге, о теплых и сплоченных отношениях между людьми на БАМе, основанных на солидарности, бескорыстной «бамовской» дружбе и взаимопомощи. Многие опрошенные бамовцы сегодня идеализируют нематериальные «бамовские» ценности и мотивы приезда на БАМ, противопоставляя их заинтересованности в деньгах и материальных благах, которая двигала, по их словам, «ненастоящими» строителями БАМа, приехавшими на Север на время «за длинным рублем». Так говорит об отношениях и ценностях на БАМе поэтесса и свидетельница строительства железной дороги:

Я все время говорю, сюда поехали ни за лаврами, ни за наградами, ни за деньгами, ни за машинами. Это, конечно, было. Но основная задача была – это строить дорогу в будущее. И надо отдать должное людям, которые здесь это строили, что они свою задачу выполнили на 125 процентов. Потому что они не просто построили дорогу в будущее, они соединили два века вместе, определенная часть осталась в бамовских городах, поселках. И традиционный бамовский уклад: взаимоподдержка, взаимопомощь – это когда у тебя нет здесь родных, а есть только друзья – это до сих пор сохраняется (интервью, Северобайкальск, 2017).

Период строительства БАМа вплоть до его официального окончания в 1984 г. в большинстве случаев представляется золотым временем, а сам регион – утопией социалистического общества. Слова моей собеседницы – участницы строительства и ныне сотрудницы районной администрации, отражают распространенное среди бамовцев воспоминание о социалистическом БАМе:



...В стране нечего было ни есть, ни пить – здесь было все, здесь был маленький коммунизм. То, что люди не могли себе позволить через 30–40 лет активной работы, мы могли себе позволить. Мы могли себе через 3 года купить машину. У нас были свободные денежные средства – мы могли поехать отдохнуть. Т.е. мы жили достаточно хорошо... Да, но и, конечно, романтика. Мы жили еще в вагончике. Мы все праздники проводили вместе. На улице большой стол, на столе уха, и все вместе праздновали (интервью Тынды, 2013).

«Дети БАМа» вспоминают период строительства, опираясь на рассказы родителей, дедов и бабушек, участвовавших в стройке, материалы и фотографии городских и семейных архивов, и частично – на собственные детские впечатления. Их воспоминания о вехах строительства БАМа менее эмоциональны, а отношение к этому периоду – более сдержанное.

### **БАМ-2: реконструкция**

Официальное окончание строительства БАМа почти совпало с распадом СССР и началом системного кризиса в стране. На фоне этих событий происходили сворачивание государственных инвестиций в региональное развитие, которое помешало завершению строительства и в последующие годы вело к разрушению железнодорожной и городской инфраструктуры. С середины 1990-х гг. начался массовый отток населения, в основном советских мигрантов. По некоторым оценкам, в 1990-е из региона уехало две трети бамовцев. Смена идеологической парадигмы и внезапно начавшаяся официальная критика проекта БАМ, который в новых условиях стал нерентабельным, вызвали публичное разочарование и пессимизм. На этом фоне бамовцы из героев социалистического труда превратились в малозаметную молчащую группу. С улучшением социально-экономической ситуации и возвращением внимания к БАМу с начала 2000-х гг. наступил новый период возрождения коллективной памяти и связанной с ней идентичности бамовцев.

Сегодня БАМ продолжает играть большую роль в социально-экономическом развитии региона и является транспортным каркасом северных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Грузоперевозки по БАМу в период с 2006 по 2015 г. выросли на 51%. При этом особую роль играет транспортировка ресурсов (уголь, нефть, древесина) на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона (рис. 3) (Грузооборот 2016).

Однако, как показали наши исследования (Povogoznyuk 2017), роль БАМа как социального феномена, сформировавшего местные сообщества, больше его непосредственной роли как средства сообщения. Местные жители путешествуют по БАМу в основном на средние и дальние расстояния. Несмотря на отсутствие альтернативных средств передвижения и

востребованность железной дороги в повседневной жизни городов и поселков, региональные поезда остаются редкостью, а поезда дальнего следования имеют неудобные расписания. Использование так называемых рабочих или технологических поездов пассажирами в последние годы стало затруднительным в связи с усилением ограничений РЖД.



Рис. 3. По БАМу идут грузы, Северобайкальск. Автор: Ольга Поворознюк

В 2014 г. была запущена государственная программа реконструкции и технологической модернизации БАМ-2. Цель программы – повышение пропускной способности БАМа и диверсификация функций БАМа и Транссиба, при которой первый должен быть ориентирован на грузовые, а второй – на пассажирские перевозки. Реализация программы вписана в долгосрочные стратегии развития Сибири и Дальнего Востока и притягивает внимание властей и СМИ на высшем уровне, создавая большой общественный резонанс.

БАМ-1 и БАМ-2 объединяет ряд сходств. Программа БАМ-2 предполагает строительство второго железнодорожного пути и разъездов на крупных станциях, реконструкцию вокзалов и завершение недостроенных железнодорожных объектов, а также полную электрификацию магистрали<sup>3</sup>. По своему содержанию и инженерным решениям БАМ-2 является продолжением незавершенных советских планов строительства в рамках программы освоения Севера, а подготовительные работы к строительству второго пути (отсыпка полотна и установка опор для ЛЭП) БАМа начинались в советское время. Преимущество постсоветского БАМа раскрывается не только в бюрократических и материальных процессах, но и в риторике официальных лиц и СМИ.

Примечательно, что запуск программы с символическим названием БАМ-2 совпал с празднованием 40-летия начала строительства БАМа – знаменательного для региона мероприятия. Аналогичным образом долгожданное открытие пассажирского движения на Амуро-Якутской магистрали между Нерюнгри и Нижним Бестяхом в июле 2019 г. совпало с празднованием 45-летия строительства БАМа. Празднование этих событий получило широкое освещение в СМИ и нашло отражение в публичных дискурсах. Накануне запуска программы БАМ-2 и празднования юбилеев строительства железной дороги специальные фотоальбомы и выпуски местных газет, а также корпоративная пресса РЖД пестрили архивными фото, воспоминаниями и личными историями бамовцев. Вновь из уст чиновников и менеджеров РЖД зазвучали советские лозунги и ожили старые образы «стройки века», «пути в будущее» и «покорения суровой северной природы». Появились и новые эпитеты (например, «дорога, построенная с любовью»), которые тиражируются в прессе, на постерах и плакатах, приуроченных к празднованию юбилеев БАМа и успехов БАМ-2. Советские метафоры и образы БАМа и официальные дискурсы о завершении проекта всколыхнули «забытые» в 1990-е воспоминания и чувства патриотизма, энтузиазма и гордости среди местных жителей и укрепили самосознание бамовцев.

Однако начавшаяся реализация программы скоро показала явные различия между БАМ-1 и БАМ-2. Они состоят не только в технологическом процессе – конечно, строительство подразумевает нечто более основательное, чем реконструкция. Экономика постсоветского БАМа основана на смешанных формах собственности<sup>4</sup>, инвестиций и управления. Несмотря на громкие обещания и ожидания «строительства второго пути», модернизация и инвестиции в нее имеют точечный характер. Вторая колея прокладывается, в основном, в районе узловых станций и разъездов и на перегруженных отрезках пути, а реконструкция вокзалов также ведется, прежде всего, на крупных станциях.

Управление программой осуществляет ОАО «РЖД», однако строительные работы выполняются бесчисленным числом генеральных подрядчиков и субподрядчиков и слабо координируются центральным офисом компании. Основной рабочей силой, занятой в строительстве, являются малоквалифицированные вахтовые рабочие, главным образом из других регионов и постсоветских стран, которых привлекают к выполнению работ компании-исполнители. Немногие местные организации и бамовцы, участвовавшие в строительстве БАМа в советское время, сегодня привлечены к реализации БАМ-2. По их мнению, качество выполняемых работ, управление финансовыми и трудовыми ресурсами на БАМ-2 вызывают множество вопросов, недоразумений и во многом уступают советским стандартам.

Реализация программы затягивается и не приносит видимых социальных благ местным сообществам. Так, долгосрочные планы и обещания переселения бамовцев из ветхого временного жилья в новые дома, выполнение которых также ассоциировалось в общественном сознании с программой модернизации, остаются нереализованными. Более того, недавние государственные реформы образования и здравоохранения, проходящие на фоне БАМ-2, дали толчок к дальнейшему сворачиванию инфраструктуры социальных услуг, что особенно негативно отразилось на небольших и отдаленных поселках. Интервью с местным сотрудником управления дистанции пути, который воодушевленно отзывался об истории строительства и идущей реконструкции БАМа, заканчивается сомнением в будущем региона:

С БАМа бегут. Садик закрыли, школу закрыли, больницу закрыли. Молодые семьи сейчас говорят: «А что нам тут делать?» ...Инфраструктура, в плане развития поселка, никакая. Поэтому молодежь выбирает, где получше. Хотя сейчас второе дыхание БАМа – второй путь строится, развязки... Но у меня вопрос: «Кто это все будет скоро обслуживать?» (интервью, Юктали, 2017).

Среди местных жителей, и особенно среди бамовцев, программа БАМ-2, которая вначале пробудила надежды на развитие региона и завершение недостроенной инфраструктуры – заброшенных зданий и дорог, обещанных домов и квартир, вскоре вызвала новую волну разочарования: «Огромная ностальгия по БАМу! Такого уже точно никогда не повторится!» – восклицает жительница Северобайкальска, участвовавшая в строительстве БАМа.

### **Заключение**

БАМ стал грандиозным социальным и индустриально-технологическим инфраструктурным проектом позднего социализма. Вслед за Коллье мы пытались показать, что успех программ модернизации и реформ определяется материальными и бюрократическими рамками инфраструктуры (Collier 2011). Так, приготовления для второго пути, выполненные в период строительства БАМа, а также советские планы освоения и развития региона предопределяют материальную и бюрократическую преемственность между двумя железнодорожными проектами.

Преемственность инфраструктуры БАМа раскрывается и в нематериальных – эмоциональных и мнемонических – аспектах. Новая постсоветская модернность БАМ-2, аффективно укоренена в незавершенном советском модернизационном проекте с его провалами и обещаниями (Ssorin-Chaikov 2016). Оставшихся после официального завершения строительства фундаменты недостроенных зданий и разрушающиеся

железнодорожные ветки стали свидетельством невыполненных обещаний. Запуск программы БАМ-2, совпавший с 40-летним юбилеем БАМа в 2014 г., вернул публичное внимание к региону и вселил новые надежды на завершение строительства обещанных второго пути, дорог и зданий и начало экономического подъема в регионе. Однако БАМ-2, как и другие советские мегапроекты (например, Северный морской путь), переживающие новую волну модернизации, имеют иной социальный эффект для местных сообществ.

Основными носителями памяти и эмоций, связанных с советским БАМом, являются бамовцы – особая группа местного населения, которая была сформирована «великой стройкой» социализма. Чувства энтузиазма, гордости и патриотизма, связанные с социалистическим периодом строительства БАМа, лежат в основе их коллективной идентичности и «удерживаются» материальной инфраструктурой железной дороги (Schwenkel 2013). Эта, по сути, советская идентичность воспроизводится и укрепляется в процессе публичных мероприятий и дискурсивной апелляции к истории, идеологии и символике советского БАМа, которая сопровождала празднование юбилеев железной дороги и запуск программы ее реконструкции «БАМ-2».

Советские дискурсы, метафоры и образы БАМа используются СМИ как ресурс пропаганды БАМ-2 с его новыми «обещаниями модерности» (Harvey, Knox 2012). При этом экономика БАМ-2 – инвестиции, управление финансами и трудовыми ресурсами делают его принципиально другим постсоветским проектом. Сворачивающаяся инфраструктура поселков и отсутствие положительного социального эффекта снижают популярность программы, вызывая разочарование и ностальгию по советскому прошлому. Эти эмоции «оседают» (Ahmed 2014) в общественном сознании, дискурсах и постсоветской политике эмоций (Svašek 2006). Экономический бум и кризис, строительство-разрушение-реконструкция, ожидания и разочарования замыкают цикл модернизации инфраструктуры БАМа.

### Примечания

<sup>1</sup> Национальное село (эквивалент: национальный поселок) – термин, закрепившийся с советского времени за населенными пунктами, в которых компактно проживают представители той или иной этнической группы, относящейся к коренным малочисленным народам Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ.

<sup>2</sup> Однако официально завершённое строительство фактически продолжилось – самые сложные инфраструктурные объекты (например, тоннели), замороженные в период экономического кризиса, были сданы в эксплуатацию намного позднее. Например, один из сложнейших инфраструктурных объектов БАМа – Северомуйский тоннель, был завершён в 2003 г., а планы строительства второго пути так и не были полностью реализованы.

<sup>3</sup> Сегодня электрифицирован только западный отрезок от Тайшета до Таксимо, а от Таксимо в восточном направлении поезда следуют на паровой тяге.

<sup>4</sup> Примером смешанной формы собственности является само Открытое акционерное общество «РЖД», которое находится в полной собственности государства.

### Литература

- Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988.
- Богданова Е. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа – самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна: сб. ст. / Сост. Н. Ссорин-Чайков. М.: Новое литературное обозрение, 2013. С. 199–218.
- Паспорт Тындинского района Амурской области. 1986–1990 годы. Тында: Архив администрации Тындинского района, 1991.
- Грузооборот БАМ за 2006–2015 гг. // Информация ОАО «РЖД». М., 2016.
- Ahmed S. The Cultural Politics of Emotion. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2014.
- Collier S.J. Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011.
- Harvey P., Knox H. The Enchantments of Infrastructure // *Mobilities*. 2012. № 7 (4). P. 521–536.
- Josephson P.R. «Projects of the Century» in Soviet History: Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev // *Technology and Culture*. 1995. № 36 (3). P. 519–559.
- Oushakine S. Remembering in Public: on the Affective Management of History // *Ab Imperio*. 2013. № 1. P. 269–302.
- Povoroznyuk O. Social Dynamics and Sustainability of BAM Communities: Migration, Competition for Resources, and Intergroup Relations // *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions* / Ed. by M. Laruelle. N.Y.: Routledge, 2017. P. 133–157.
- Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline // *Sibirica*. 2019. Vol. 18 (1). P. 22–52.
- Schwenkel C. Post/Socialist Affect: Ruination and Reconstruction of the Nation in Urban Vietnam // *Cultural Anthropology*. 2013. Vol. 28 (2). P. 252–277.
- Scott J. Seeing Like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed. New Haven: Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia // *Social Research*. 2016. Vol. 83 (3). P. 689–721.
- Svašek M. Introduction. Postsocialism and the politics of emotions // *Postsocialism: Politics and Emotions in Central and Eastern Europe* / Ed. by M. Svašek. N.Y.: Berghahn Books, 2006. P. 1–33.
- Ward C.J. Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

*Povoroznyuk Olga A.*

### **(POST)SOVIET INFRASTRUCTURE: POLITICS OF IDENTITY AND EMOTIONS ON THE BAM\***

DOI: 10.17223/2312461X/29/3

**Abstract.** The Baikal-Amur Mainline (BAM), a railroad that crosses the northern areas of East Siberia and the Far East, was the last largest Soviet infrastructure project. Its construction in the 1970s and the 1980s propelled by ideological propaganda and material incentives attracted labour migrants from different parts of the USSR. Currently, BAM builders or *bamovtsy* constitute the majority in a number of settlements along the railroad. Against the background of the socio-economic crisis and the ideological shift following the dissolution of

the USSR, the BAM project was publicly criticized. Due to the growing transportation of resources extracted in the region, the programme of its reconstruction (or BAM-2) was launched in 2014. It is aimed at building the second railway track and is, in fact, a continuation of unfinished Soviet construction plans.

The article focuses on infrastructure as an embodiment of collective memory, identity and emotions. The emotionally charged memory of the BAM construction period plays a key role in reproduction and reinforcement of local residents' identities and constitutes non-material aspects of the BAM infrastructure in the post-Soviet period. Comparative analysis of the projects of BAM and BAM-2 unravels the temporality of infrastructure where promises and failures of modernization, boom and bust, construction, destruction, and reconstruction constitute the life cycle of the railroad and of the people entangled with it. The article is based on field materials including focus group discussions, biographical interviews, and archival records gathered in the cities of Tynda and Severobaikal'sk and in the town of Novaia Chara in 2013 and 2016 to 2018.

**Keywords:** Baikal-Amur Mainline, infrastructure, politics, identity, emotions

\* The research was conducted in the framework of the project 'Configuration of "remoteness" (CoRe): Entanglements of humans and transportation infrastructure in the region of the Baikal-Amur Mainline (BAM)', supported by the Austrian Science Fund FWF [P 27625 Einzelprojekte]. During the final stage of writing the article, I received support from the US National Science Foundation (project No. 175809, entitled 'Informal Roads') and am grateful to them.

### References

- Ahmed S. *The Cultural Politics of Emotion*. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2014.
- Argudyaeva Y.V. *Trud i byt molodezhi BAMA: Nastoiashchee i budushchee* [Labour and everyday life of the youth at the BAM: Present and future]. Moscow: Mysl', 1988.
- Bogdanova Y. Kak utopiia stala real'nost'iu. «Stroitel'stvo BAMA – samoie schastlivoie vremia moiei zhizni». In: *Topografiia schast'ia: etnograficheskie karty moderna: Sbornik statei* [The topography of happiness: Ethnographic maps of the modern]. A collection of papers edited by N. Ssorin-Chaikov. Moscow: Novoye Literaturnoye Obozreniye, 2013, pp. 199-218.
- Collier S.J. *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011.
- Harvey P., Knox H. The Enchantments of Infrastructure, *Mobilities*, 2012, no. 7(4), pp. 521-536.
- Josephson P. R. "Projects of the Century" in Soviet History: Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev, *Technology and Culture*, 1995, no. 36 (3), pp. 519-559.
- Oushakine S. Remembering in Public: on the Affective Management of History. *Ab Imperio* 2013, no 1, pp. 269-302.
- Pasport Tyndinskogo Raiona Amurskoi Oblasti. 1986-1990 gody*. Tynda: Arkhiv Administratsii Tyndinskogo Rayona, 1991, pp. 49.
- Povoroznyuk O. Social Dynamics and Sustainability of BAM Communities: Migration, Competition for Resources, and Intergroup Relations. In: *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions*. Ed. by M. Laruelle, New York: Routledge, 2017, pp. 133-157.
- Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline, *Sibirica*, 2019, no 18(1), pp. 22-52.
- Gruzooborot BAM za 2006-2015 gody [Cargo turnover in the years from 2006 to 2015]. In: *Informatsiia OAO "RZHD"*, Moscow, 2016.
- Schwenkel C. Post/Socialist Affect: Ruination and Reconstruction of the Nation in Urban Vietnam, *Cultural Anthropology*, 2013, no 28(2), pp. 252-277.

- Scott J. Seeing Like a State. *How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia, *Social Research*, 2016, no 83(3), pp. 689-721.
- Svašek M. Introduction. Postsocialism and the politics of emotions. In: *Postsocialism: Politics and Emotions in Central and Eastern Europe*. Ed. by M. Svašek. New York: Berghahn Books, 2006, pp. 1-33.
- Ward C. J. *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009.