

РАЗДЕЛ III. ЭКОНОМИКА. СОЦИОЛОГИЯ.
ПСИХОЛОГИЯ
[ECONOMICS. SOCIOLOGY. PSYCHOLOGY]

УДК: 316.4

DOI: 10.24411/2658-4441-2022-1-48–54

Т.М. ОЙДУП

Тувинский институт комплексного освоения природных ресурсов СО РАН (Кызыл, Россия)

**ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИГРАНИЧНЫХ
ТЕРРИТОРИЙ: СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

В статье анализируются результаты социологических исследований, проведённых на тувинском участке государственной границы России и Монголии. В исследовании приняли участие жители аймаков Монголии и тувинских кожуунов. В статье рассматриваются особенности и различия в оценках жителей тувинско-монгольского приграничья перспектив развития транспортной инфраструктуры через категорию доверия.

Ключевые слова: доверие, приграничные территории, транспортная инфраструктура, Тува, Россия, Монголия.

Табл. 1. Библ. 8 назв. С. 48–54.

Статья выполнена в рамках базового проекта ТувИКОПР СО РАН № 121031300230-2

T.M. OYDUP

Tuvinian Institute for Exploration of Natural Resources of SB RAS (Kyzyl, Russia)

**DEVELOPMENT PROSPECTS FOR THE TRANSPORT
OF BORDER TERRITORIES: SOCIOLOGICAL ASPECT**

The present article analyzes the results of sociological research carried out on the Tuvan section of the state border between Russia and Mongolia. The study involved residents of Mongolian aimags and Tuvan kozhuuns. The article considers the assessment features and differences of the residents of the Tuvan-Mongolian border area as well as the development prospects for transport infrastructure through the category of confidence.

Keywords: confidence, border areas, transport infrastructure, Tuva, Russia, Mongolia.

Table 1. References 8. P. 48–54.

ВВЕДЕНИЕ. Республика Тыва граничит с Монголией и относится к приграничным территориям Российской Федерации. Соединяется с соседними регионами – Республикой Хакассия и Красноярским краем двумя автомобильными дорогами — М 54 и А 161. Имеется регулярное авиасообщение с Новосибирском, Иркутском, Красноярском и Москвой. Железнодорожное сообщение на сегодняшний день отсутствует, но проект возможных вариантов организации железнодорожной инфраструктуры подготовлен. В силу исторических и социально-экономических особенностей развития данного региона, а также необходимости инвестирования значительных ресурсов в

проектирование и строительство железной дороги в горной местности, транспортная инфраструктура получила ограниченное развитие.

Проект строительства железнодорожной линии Курагино – Кызыл был впервые рассмотрен в 1976–1982 гг., однако реализован не был. В 2007 г. данный проект получил новый импульс возможной реализации, но уже в связи с освоением угольных месторождений Республики Тыва. По состоянию на 2020 г. проект звучит как «Строительство железной дороги Элегест – Кызыл – Курагино и угольного портового терминала на Дальнем Востоке в увязке с разработкой минерально-сырьевой базы Республики Тыва».

В новой редакции проекта планируется исследование проблемы экономической необходимости строительства проекта «Северный железнодорожный коридор» через Республику Тыва. Северный железнодорожный коридор будет способен создать ещё один выход отечественных товаров на рынок Азии. Для Тувы железнодорожный проезд позволит обеспечить прирост внутреннего регионального продукта и бюджетных поступлений.

Таким образом, проект строительства железной дороги получит новые векторы развития, а именно направление на Монголию и Китай. Выводит инфраструктурный региональный проект на международный трансграничный уровень, вовлекая в ореол своего влияния не только жителей Тувы, но и северных аймаков Монголии. Данный инфраструктурный проект существенно повлияет на повседневную жизнь местных жителей, изменит социально-экономический ландшафт территорий, как в положительную, так и в отрицательную сторону.

ПРОБЛЕМА. В проекте строительства железной дороги подробно рассчитаны все финансово-экономические преференции, которые получают участники – инвесторы, собственники железнодорожных сетей, государство. Гипотетически можно предположить, что в совокупности все существенные факторы получают положительный эффект, а инфраструктурные изменения будут восприняты населением исключительно одобрительно. Но в проекте весьма ограниченно прописаны плюсы, которые получат местные жители. Конечно, указано, что появятся новые рабочие места, но поскольку железная дорога будет строиться впервые в истории данных территорий, то и специалистов, которые могли бы приступить к работе на новом инфраструктурном объекте среди местного населения пока нет. Пройдёт, как минимум пять лет, и появятся местные специалисты.

С точки зрения устойчивого развития территории, а именно развития при сохранении баланса между социальным, экономическим и экологическим типами, весьма существенным является вопрос восприятия изменений местными жителями — как основными участниками и потребителями предстоящих преобразований. Остаётся неизученным вопрос о том, как они оценивают данный проект, согласны ли на предстоящие изменения и пр. Способны ли, по мнению жителей, предстоящие изменения принести высокие экономические показатели при сохранении окружающей среды и обеспечении социального развития. Поэтому вопрос восприятия населением приграничных территорий планируемых инфраструктурных преобразований представляется важным для изучения.

ИССЛЕДОВАНИЕ. В 2010 и в 2017 годах ТувИКОПР СО РАН были организованы социологические опросы по единой методике. Метод составления выборки — квотная одноступенчатая по двум признакам постоянное место жительства и пол. Разница в методике опросов была в том, что в 2010 г. исследование имело, так сказать, «пилотный» вариант. Преследовали цель опробовать методику и анкету. Поэтому общее число опрошенных составило только 178 респондентов, в т. ч. жителей приграничных районов Тувы 90 и граждан Монголии, которые находились на территории тувинских приграничных районов — 88. В 2017 г. появилась возможность провести опрос на территории монгольских приграничных аймаков и параллельно в тувинских районах. В опросе приняло участие 340 чел., в т. ч. 175 респондентов приграничных аймаков

Монголии и 165 респондентов приграничных кожуунов Тувы. Прямое сравнение полученных результатов мы не можем сделать по причине отличия генеральных и выборочных совокупностей, но рассмотреть ответы на одинаковые вопросы и сделать выводы допустимо.

Опрос проводился на основе анкеты, для монгольских респондентов анкета была переведена на монгольский язык. Вопросы раскрыли отношение жителей приграничного сообщества к перспективам развития транспортной инфраструктуры в районе их проживания.

На вопрос анкеты «Как Вы считаете, нужна ли железная дорога, которая будет проходить через Туву в Монголию?» в 2010 г. половина опрошенных респондентов из Тувы считали, что железная дорога не нужна, но почти 70 % монгольских респондентов ответили, что дорога нужна. Результаты опроса за 2017 г. показали, что расхождение между тувинскими и монгольскими респондентами стало ещё больше. Так, отрицательно настроенных тувинцев стало уже 58 %, а положительно настроенных монголов 78 %. Тем не менее, почти треть тувинских респондентов (35,8 %) считают, что железная дорога нужна.

Строительство железной дороги будет иметь положительные последствия, такого мнения придерживались в 2010 г. 14,0 % опрошенных тувинцев и 50 % монголов. К 2017 г. доля оптимистично настроенных тувинских респондентов не изменилась, а доля монголов увеличилась до 64 % (табл. 1).

Таблица 1. Распределение ответов на вопрос:
«Какие последствия будет иметь строительство железной
дороги через Туву в Монголию»

| Варианты ответов | 2017, % | |
|--|---------|---------|
| | тувинцы | монголы |
| Только положительные | 14,0 | 64,0 |
| Как положительные, так и отрицательные | 40,0 | 25,0 |
| Принесёт одни минусы | 34,0 | 3,0 |
| Затрудняюсь ответить | 12,0 | 8,0 |

40 % тувинских и 25 % монгольских респондентов предполагают, что инфраструктурный проект принесёт как положительные, так отрицательные последствия.

34 % опрошенных тувинцев и всего 3 % монголов уверены, что железная дорога принесёт одни минусы. На основе полученных результатов можно предположить, что у тувинских жителей доверие к данному проекту ниже, чем у монгольских. Социальные ожидания тувинцев негативные и более пессимистичные, чем у соседей. Столь диаметрально противоположное отношение к возможным изменениям транспортной инфраструктуры у тувинских и монгольских респондентов вызывает интерес.

Низкий уровень доверия к строительству железной дороги, а именно чуть более трети опрошенных, или 35,4 % (421 из 1191 чел.), отмечен также в результатах опроса жителей Республики Тыва, проведённого сотрудниками Тувинского института гуманитарных исследований (ТИГИ) в 2009 и 2010 гг. в рамках социологического исследования «Социальное самочувствие молодёжи Тувы в связи со строительством железной дороги и освоением месторождений» (Кан, 2010).¹

Таким образом, мы подошли к основной проблеме данной научной статьи, к вопросу доверия /недоверия населения приграничных районов к инфраструктурному проекту.

¹ В исследовании реализована многоступенчатая стратифицированная выборка с пропорциональным распределением (по типам населённых пунктов) на первом этапе и маршрутным способом набора респондентов по квотируемым признакам (пол, возраст, образование) на втором этапе. Методом стандартизированного интервью по месту жительства был опрошен 1191 человек.

Выводы. «Доверие — это важнейшая проблема современных социальных наук, но в то же время самоочевидная значимость доверия в процессе поддержания устойчивости социального порядка лишь имплицитно указывает на его глубину и сложность как объекта научного исследования» (Иванов, 2015). В социологии можно встретить различные подходы к толкованию доверия. Один из них интерпретирует доверие как индикатор наличия консенсуса в обществе. Напр., в нашем случае низкое доверие тувинских респондентов к инфраструктурному проекту свидетельствует об отсутствии согласованности в данном вопросе между всеми акторами взаимодействия: населением, властями, инвесторами. Часть населения считает, что железная дорога не нужна, она принесёт выгоду только инвесторам, а местным жителям предпочтений не будет.

На сегодняшний день работа по улучшению имиджа будущей железной дороги не ведётся и отчасти из-за того, что вопрос с реализацией самого проекта остаётся до конца не решённым в силу финансовых затруднений, но и по причине того, что власти не видят проблемы в низком доверии и отрицательных ожиданиях. Поэтому достижения консенсуса по этому вопросу пока проблематично. В то же время общественный договор является «всего лишь отражением определённого состояния взаимодействия, которое ничего не говорит о том, как это взаимодействие происходит. Иными словами, невидимыми оказывается то, как возникает консенсус; то, каким образом форсируется неопределённость» (Кузнецов, 2019, с. 140). Данный подход фиксирует наличие или отсутствие согласия в обществе, но не объясняет причины отсутствия всеобщей договорённости. Можно предположить, что в тувинском обществе нет согласованности по данному вопросу, в то время как монгольское общество едино в своих интересах. Г. Зиммель полагал, что без доверия общество было бы разьединённым. Получается, что тувинское общество более дезинтегрировано. Наряду с этим в основе своей Тува и Монголия имеют много схожих параметров: ведут традиционный отгонный вид животноводства, сохраняется кочевой способ ведения сельского хозяйства, схожи религиозные течения — ламаизм и шаманизм, культурные традиции, но при этом отмечается кардинальное расхождение в оценках проекта. Северные аймаки Монголии, которые граничат с Тувой — это районы Завхан, Увс. В данных аймаках крупное промышленное освоение полезных ископаемых не велось. Это исключительно животноводческие районы, где располагается один крупный административный центр Улангом. Объяснить различное восприятие тувинскими и монгольскими респондентами железной дороги одним только консенсусом не представляется возможным, должна быть ещё одна основа, которую мы видим в научном подходе, определяющем доверие как проявление рациональности.

«Рациональное действие — это обдуманное действие, которое является наилучшим способом применения данных средств для достижения желаемой цели. Таким образом, доверительное поведение оказывается рациональным, если оно приводит к наилучшим возможным в данных условиях результатам. Иначе говоря, доверие рационально, если объект доверия его заслуживает и оправдывает» (Алишев, 2009, с. 24). Родоначальником концепции рационального выбора в социологии считается Дж. Коулман, который «рассматривает доверие как один из примеров взаимосвязи рационального действия на микроуровне с функционированием различных конфигураций социальных систем» (Алишев, 2009, с. 24). Доверие по Коулману является набором решений, принимаемых в условиях риска. «Поскольку риск, который берёт на себя доверяющий актор, напрямую зависит от поведения того, кому он доверяет, то доверие определяется как ситуация принятия решения, в которых риск зависит от действий партнёра по взаимодействию» (Coleman, 1990). Вопрос доверия населения к железной дороге, на наш взгляд, принимается как раз в ситуации риска. «Доверие всегда подразумевает риск, связанный с неполнотой индивидуального знания о действительности, причём такая неполнота фундаментальна, поскольку основана на свободе воли индивида: оправдывать или не оправдывать доверие, доверять или не доверять» (Алишев, 2009, с. 23). И с этой точки зрения наши респонденты (тувинцы, монголы) находятся в разных отправных точках, поскольку у тувинского населения

есть основания для оценки ситуации как рискованной для своего будущего. Рассмотрим все составляющие принятия рационального решения.

«Актору необходимо знать потенциальную выгоду (B), которую он может получить.

- B — потенциальная выгода;
- P — возможные потери в случае неоправдания доверия;
- p — вероятность того, что партнёр заслуживает доверия и будет вести себя честно ($0 < p < 1$), p может рассчитываться актором как на основе прежнего опыта общения с партнёрами» (Алишев, 2009, с. 23).

Потенциальная выгода (B) для тувинских и монгольских жителей примерно одинаковая: решится вопрос транспортной изолированности; появятся дополнительные рабочие места; увеличится грузопоток;

Возможные потери в случае неоправдания доверия (P): местное население по причине несоответствия квалификационным требованиям не сможет трудоустроиться в железнодорожной сфере и на горнодобывающих предприятиях; железная дорога будет использоваться исключительно для вывоза минерального сырья; нарушение экологического равновесия в регионах; увеличение мигрантов и эмигрантов в регионе, как следствие увеличение нагрузки на рынок труда, социальную инфраструктуру и пр.

Вероятность (p) того, что партнёр заслуживает доверия и будет вести себя честно ($0 < p < 1$). Если B и P для монгольских и тувинских респондентов примерно одинаковые, то вероятность (p) для монгольской стороны будет равна 1, а для тувинской — 0. Дело в том, что высокое недоверие у тувинцев можно объяснить наличием негативного опыта, связанного с тем, что Тува в своей истории пережила момент резкого сокращения разработки месторождений и добычи полезных ископаемых. С распадом СССР были закрыты многие промышленные предприятия, в т. ч. и горнодобывающего профиля: Хову-Аксынский комбинат «Тувакобальт» с 1970 по 1991 гг. занимался добычей и переработкой арсенидно-кобальтовой руды. На базе детально разведанного Ак-Довуракского месторождения хризотил-асбеста с 1962 г. на западе республики действовал ГОК «Туваасбест». На месторождении до 1993 г. перерабатывалось 4–4,5 млн т руды (Лебедев, Кужугет, 1998, с. 20). Продолжали работать только угольные разрезы, поскольку республика по-прежнему нуждалась в угле как в единственном виде топлива для региона. Исторический опыт тувинцев свидетельствует, что после закрытия разработки месторождений полезных ископаемых жизнь районов освоения осложняется. Как правило, все горно-обоганительные комбинаты являлись градообразующими предприятиями, что позволяло местным жителям получить рабочие места, на основе этих предприятий функционировали сопутствующие организации и объекты социальной инфраструктуры. После консервации месторождений, закрытия ГОКов районы освоения утратили свою социально-экономическую подпитку, вахтовые работники уехали, а жизнь местного населения кардинально изменилась в худшую сторону. Имея такой негативный исторический опыт, местное население с большим недоверием относится к расширению объёмов добычи полезных ископаемых горнодобывающими предприятиями, вводу новых месторождений в эксплуатацию и к проекту строительства железной дороги.

Таким образом, при большинстве равных факторов, влияющих на доверие населения, один пункт «вероятность того, что партнёр заслуживает доверия и будет вести себя честно», который может рассчитываться на основе прежнего опыта, служит основанием для формирования у населения низкого доверия.

Следует отметить, что период распада СССР и дальнейшее становление республик сформировал особое мнение населения Российской Федерации в части значительного превалирования параметра B над параметром P .

Одним из вариантов формирования положительного образа железной дороги, повышения доверия, в первую очередь, тувинского населения к инфраструктурным преобразованиям может служить принципиальная проработка прошлых историче-

ских ошибок, а именно исключение повторения негативного сценария развития территорий. Поскольку данные приграничные территории рассматриваются с точки зрения их сырьевой привлекательности, то применительно к ним в нашем контексте можно рассмотреть концепции освоения территорий.

В научных источниках встречается две концепции освоения территорий: первая — отраслевого или выборочного, и вторая — комплексного планомерного развития. «При отраслевом пути развития целью является освоение только природных ресурсов без заселения и обживания территории, при комплексном — освоение ресурсов и территорий (хотя и в первом случае происходит частичное комплексное освоение территории)» (Елгин, Пенкин, 2007, с. 39).

При отраслевой концепции районы освоения являются источником дешёвого природного сырья. Результат обеспечивается за счёт разработки богатых высокоэффективных природных месторождений посредством организации сосредоточенных промышленных комплексов без крупных инвестиционных затрат (Ойдуп Т.М., Ойдуп Ч.К., 2018).

Вторая концепция комплексного развития предполагает пропорциональное развитие всего района освоения, включая социальную инфраструктуру, трудоустройство местных специалистов, соблюдение экологических норм и охрана окружающей среды.

Данные концепции развития районов освоения не служат примером положительного и отрицательного опыта, выбор зависит от самого района. Напр., в условиях Крайнего Севера оптимальным вариантом будет ориентация на отраслевую концепцию развития территории. В тоже время для Республики Тыва применение данной концепции станет неким отсылком к прошлому негативному историческому опыту.

Реализация проекта строительства железной дороги станет новым этапом промышленного освоения региона, который необходимо базировать на принципах комплексного подхода. Реализация комплексной концепции развития территории позволит повысить уровень доверия, снизить напряжённые ожидания у населения от инфраструктурного проекта и нивелировать прошлый негативный опыт освоения территорий Тувы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. В целом, концептуальная специфика вопроса доверия у жителей приграничных территорий содержится в особенностях социокультурного, социально-экономического, исторического опыта. Это наделяет предмет исследования доверия населения приграничных территорий особой значимостью с точки зрения актуализации исследований данных территорий как с точки зрения сближения приграничных сообществ, так и устранения противоречий между ними. Обеспечение процветания территорий на принципах устойчивого развития следует рассматривать как цель реализации любого проекта, связанного с развитием региона. С нашей точки зрения, изучение феномена доверия целесообразно проводить в тесной связи с анализом особенностей социальных групп как субъектов социокультурной взаимосвязи.

Статья выполнена в рамках базового проекта ТувИКОПР СО РАН № 121031300230-2

ЛИТЕРАТУРА

- Алишев Т.Б. Основные теоретические подходы к интерпретации феномена доверия в социологии // Учён. зап. Казанского гос. ун-та. Гуманитарные науки. – 2009. – Т. 151. – Кн. 5, ч. 1. – С. 22–29.
- Елгин В.В., Пенкин В.В. Социально-экономическая политика крупного газодобывающего предприятия Крайнего Севера. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2007. – 108 с.
- Иванов А.В. Теория социального доверия: методологические проблемы социально-философской концептуализации // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1–1. – С. 17–34.
- Кан В.С. Чего ждут от строительства железной дороги и освоения месторождений жители Тувы (по материалам социологических исследований 2008–2010 гг.) // Новые исследования Тувы. – 2010. – № 4. – С. 161–177.

- Кузнецов И.С. Доверительные стратегии согласования интересов в образовании // Социологический журн. – 2019. – Т. 25. – № 2. – С. 138–152.
- Лебедев В.И., Кузугет К.С. Минерально-сырьевой потенциал Республики Тыва: возможности его использования в 1999–2001 гг. и перспективы дальнейшего освоения. – Кызыл: ТуВИКОПР СО РАН, 1998. – 28 с.
- Ойдуп Т.М., Ойдуп Ч.К. Районы освоения Республики Тыва // Наука и бизнес: пути развития. – 2018. – № 12. – С. 214–217.
- Coleman J.S. *Foundations of Social Theory*. – Cambridge, MA: Belknap, 1990. – 993 p.

REFERENCES

- Alishev T.B. Osnovnyye teoreticheskiye podkhody k interpretatsii fenomena doveriya v sotsiologii [Basic theoretical approaches to the interpretation of the phenomenon of confidence in sociology]. *Uchenyye zapiski. Kazanskogo gosudarstvennogo universitetata. Gumanitarnyye nauki = Uchenye zapiski. Kazan State University. Humanitarian sciences*, 2009, vol. 151, book 5, part 1, pp. 22–29. (In Russ.)
- Yelgin V.V., Penkin V.V. *Sotsial'no-ekonomicheskaya politika krupnogo gazodobyvayushchego predpriyatiya Kraynego Severa* [Social-economic policy of a large gas producing enterprise in the Far North]. Novosibirsk, Publ. SB RAS, 2007, 108 p. (In Russ.)
- Ivanov A.V. Teoriya sotsial'nogo doveriya: metodologicheskiye problemy sotsial'no-filosofskoy kontseptualizatsii [Theory of social confidences: methodological problems of social-philosophical conceptualization]. *Sovremennyye problemy nauki i obrazovaniya = Modern problems of science and education*, 2015, no. 1–1, pp. 17–34. (In Russ.)
- Kan V.S. Chego zhдут ot stroitel'stva zheleznoy dorogi i osvoyeniya mestorozhdeniy zhiteli Tuvy (po materialam sotsiologicheskikh issledovaniy 2008–2010 gg.) [What do Tuva residents expect from the construction of the railway and the deposits exploration (based on sociological studies in 2008–2010)]. *Novyye issledovaniya Tuvy = New studies of Tuva*, 2010, no. 4, pp. 161–177. (In Russ.)
- Kuznetsov I.S. Doveritel'nyye strategii soglasovaniya interesov v obrazovanii [Confidential Strategies for Coordination of Interests in Education]. *Sotsiologicheskii zhurnal = Sociological Journal*, 2019, vol. 25, no 2, pp. 138–152. (In Russ.)
- Lebedev V.I., Kuzhuget K.S. *Mineral'no-syr'yevoy potentsial Respubliki Tyva: vozmozhnosti yego ispol'zovaniya v 1999–2001 gg. i perspektivy dal'neyshego osvoyeniya* [Mineral resource potential of the Republic of Tyva: possibilities of its use in 1999–2001 and prospects for further development]. Kyzyl: TuvIENR SB RAS Publ. 1998, 28 p. (In Russ.)
- Oydup T.M., Oydup Ch.K. Rayony osvoyeniya Respubliki Tyva [Science and business: ways of development]. *Nauka i biznes: puti razvitiya = Science and business: ways of development*, 2018, no. 12, pp. 214–217. (In Russ.)
- Coleman J.S. *Foundations of Social Theory*. Cambridge, MA, Belknap, 1990, 993 p.