*Айтал Игоревич Яковлев,
канд. ист. наук,
доц. исторического факультета
Северо-Восточного
федерального университета,
Якутск, Россия
aitalyakovlev@gmail.com*

DOI 10.31554/978-5-7925-0571-1-2019-1-98-101

ПРИГОРОДНОЕ СЕЛО ХАТАС И ПРОБЛЕМЫ СЕЗОННОЙ АГЛОМЕРАЦИИ ЯКУТСКА И НИЖНЕГО БЕСТЯХА

На пространстве Восточной Сибири существуют крупные, развитые городские агломерации (города и пригородные поселения), у которых сложились практически традиционные формы взаимоотношений, как на уровне правового, экономического пространства, так и на уровне бытового, повседневного, обывательского восприятия «взаимоотношений» двух городов, пригородов. На северо-востоке России, где существуют особые климатические и природные условия, мы предполагаем существование определенных форм существования городских агломераций – сезонных. Данная статья является попыткой обозначить гипотезу о существовании «сезонной городской агломерации» в Республике Саха(Якутия). Автор опирается на особенности «взаимодействия» столичного Якутска и пригородного Нижнего Бестяха.

Ключевые слова: сезонная городская агломерация, Якутия, Якутск, Нижний Бестях.

Столичный город Якутск и близлежащие города, поселки и села выделяются из общей панорамы исторического развития городов на северо-востоке России. Якутск является ядром политического, экономического, культурного и социального притяжения региона. Одним из

особенностей формирующейся городской агломерации Якутска и Нижнего Бестяха является природный фактор – климат и наличие реки Лена. Эти два основных фактора дают возможность, во-первых, утверждать о существовании сезонной городской агломерации, а, во-вторых, формируют перспективную научную почву для исследователей проблем истории, урбанистики, современной социальной и культурной антропологии.

Между городом Якутском и Нижним Бестяхом в летний период существуют несколько переправ, работающих с мая по ноябрь включительно. В летний период связь между Нижним Бестяхом и городом Якутском осуществляется через паромы, речные трамваи, частные водные такси. В летний период на машине (грузовой, легковой) можно переправиться в нескольких точках: местность Кангаласский мыс (г. Якутск – с. Соттинцы); г. Жатай (г. Якутск – Нижний Бестях, в основном грузовой транспорт); местность Даркылаах (Якутск – Нижний Бестях, все виды транспорта); с. Мохсоглолоох – с. Качикатцы (села находятся в Хангаласском улусе, 100 км от Якутска, от г. Нижний Бестях – с. Качикатцы 102 км).

Если указанные переправы являются паромными и причалами для малых катеров и лодок, то особенное место занимает переправа Хатасс и Нижний Бестях. Зимнее время и период межсезонья диктуют свои правила в экономических связях Якутска и Нижнего Бестяха. В период ледостава (октябрь-ноябрь) работает ледокол. В короткий период, когда ледокол перестает проламывать лед, а переправа еще не открылась, жители двух городов переходят реку только пешком. Одним из первых пунктов, где открывается ледовая переправа между двумя городами, является пригородное село Хатас.

Село находится на территории городского округа Якутск, на расстоянии к югу в 3 км, с населением в 5000 чел. Основные производственные силы в селе – свиноводство (Хатасский свинокомплекс), молочное скотоводство, в основном частные фермерские хозяйства, картофелеводство и овощеводство. Также село является перекрестком, где проходит официальная ледовая переправа Якутск – Нижний Бестях. В период межсезонья переправа Хатасс – Нижний Бестях становится пунктом концентрации внимания республиканских и муниципальных властей, силовых структур, индивидуальных предпринимателей с обеих берегов, простых граждан всей Якутии правобережной и левобережной Лены.

Существование переправы Хатасс и Нижний Бестях опирается на несколько факторов, среди которых фундаментальными выступают природные (географо-климатические). Во-первых, ширина и расстояние переправы (10–15 км) означает, что два населенных пункта практически стоят друг против друга. Немаловажный фактор – наличие крупных островов, протока между которыми замерзает быстрее, чем основное русло реки Лена. Острова являются также и проблемой для транспорта, играя роль естественных преград. Основное русло реки, практически до середины ноября используется паромами из Якутска, путь которым прокладывают ледоколы.

При глубинном интервьюировании жители с. Хатасс говорят о напряженной ситуации, которая существует в период межсезонья. В момент, когда паромная переправа становится непомерно дорогой в финансовом плане, тяжелой в плане поиска таксистов, готовых переправиться на другой берег в условиях большой, «нескончаемой, напряженной очереди, где существует полный беспредел» [ПМА, с. Хатасс, 2019] обыватель пользуется услугами «Ирбис» (судно на воздушных подушках). «Ирбис» начинает ездить с конца октября, «когда ледоход идет, вот тогда самая жара: пара отчаянных воздушных подушек продолжают ходить, к ним километровые очереди, толкучка, паника, крики, как на Титанике точь-в-точь! Люди вырывают друг у друга детей, чтобы без очереди пройти. Мужиков вообще не пускают. На третий день одичавшие мужики совершают прорыв – захватывают судно, выкидывают всех женщин и детей силой! Потом часто происходят драки между мужиками, которые 3–4 дня безуспешно стояли в очереди, и вновь прибывшими – новичками, типа защищают детей и женщин [и проходят на судно с воздушной подушкой]. Потом через три дня новички становятся одичавшими и все повторяется» [ПМА, с. Хатасс, 2019] Ситуация зеркально повторяется весной «Когда ледоход, пешком не ходят. Когда река не покрылась льдом, по ней ходят лодки, когда вся река скована льдом, по ней ходят судна на воздушной подушке. Но, когда река покрывается льдом частично, не полностью – только в середине русла, а у берегов в это время усиливаются течения, которые уносят отвалившиеся глыбы и куски льда, вот тогда почти ни одно судно не ходит по реке. В эти 3–4 дня люди готовы заплатить любые деньги тому, кто согласится их переправить на другой берег. И всегда находятся отчаянные одиночки, готовые пойти на риск. Практи-

чески все попытки переправиться в это время приводят к поломке мотора или корпуса судна» [ПМА, Баишев]. Стоимость переправы в межсезонье на «Ирбисе» варьируется от 2000 до 3000 руб. Для сравнения приведем пример цен на паромную переправу Якутск – Нижний Бестях за 2019 г. где «средняя стоимость одной тонны груза составит 340 руб.» [Стали...].

Отметим, что нет конкретных данных, полностью раскрывающих грузооборот на паромной переправе. Однако влияние паромной переправы ощущается в магазинах Якутска, где в период межсезонья начинаются проблемы с поставкой молочной продукции, овощей (прежде всего фруктов), медикаментов.

Подводя итоги, мы выделяем два момента в конце данной статьи. Первый: городскую агломерацию Якутска и Нижнего Бестяха на данном этапе развития можно определить как «сезонную», когда из-за климатических и природных особенностей региона, в период межсезонья, постоянная транспортная связь между городами, основа всех городских агломераций России, теряется полностью на два-три дня. Во-вторых, в период наиболее кризисного времени отсутствия переправы в межсезонье (весной и осенью) точкой концентрации транспортной связи между двумя городами является с. Хатассы. Наличие такой «кризисной точки» обостряет социальную сторону существующей формы городской агломерации Якутска и Нижнего Бестяха.

Источники

Стали известны тарифы на паромную переправу «Якутск – Нижний Бестях» // Якутское-Саха Информационное Агентство ЯСИА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ysia.ru/tarify-na-paromnuyu-perepravu-yakutsk-nizhnij-bestyah-ostalis-na-urovne-2016-goda/> (дата обращения: 20.05.2019).

Полевые материалы автора. с. Хатассы, Городской округ «Город Якутск», июнь 2019 г. (информант Баишев Гавриил Михайлович, 1983 г.).