

СООБЩЕНИЯ

УДК 94(47.13).084.6

ФАКТОРЫ ГРАДООБРАЗОВАНИЯ НА ЕВРОПЕЙСКОМ СЕВЕРО-ВОСТОКЕ СССР В 1930-Е – 1950-Е ГОДЫ ¹

Л. А. Максимова

Сыктывкарский государственный университет имени Питирима Сорокина,
кафедра истории России и зарубежных стран, г. Сыктывкар, Россия

Автор рассматривает эндогенные и экзогенные факторы образования городов на территории Европейского Северо-Востока СССР. Отмечается, что геологические исследования на территории Коми края начались задолго до революции, градообразованию способствовало строительство Северо-Печорской железнодорожной магистрали. Важным фактором стала принудительная миграция, обусловившая стремительный рост численности городского населения на территории Коми края, подчёркивается, что большинство городов Республики Коми выросли из лагерных центров. Автор определяет возникшие в связи с этим особенности градообразования: нарушение очередности создания социальной и производственной инфраструктуры при освоении северных территорий и первоочередное создание производственных объектов в ущерб размещению и организации быта первостроителей северных городов.

Ключевые слова: градообразование, принудительная миграция, колонизация, освоение северных территорий, природные ресурсы, исправительно-трудовые лагеря, геологические исследования, индустриальные преобразования.

Города Республики Коми расположены в крупном добывающем экономическом районе. Они относятся к группе «городов с резким преобладанием промышленных и транспортных функций межрайонного значения»². Основопологающим фактором их возникновения стало наличие запасов природных ресурсов, в основном углеводородного сырья. В результате фактически непрерывного геологического исследования региона в течение нескольких веков были выявлены значительные запасы угля, нефти, газа и других полезных ископаемых.

Места создания населенных пунктов на территории Коми АО (АССР) выбирались не случайно. Сведения о наличии природных ресурсов в крае были получены ещё в результате научно-поисковых работ до революции.

¹ Работа выполнена при поддержке Правительства Республики Коми и РФФИ – проект № 17-11-11002, а(р)

² Бондаренко Е.Ю. История городов. Владивосток, 2002. С. 5-9.

Bondarenko Ye.Yu., *Istoriya gorodov*, Vladivostok, 2002. S. 5-9.

Результаты разведочной деятельности многочисленных научных экспедиций, организованных в 1930-е гг., также убедительно свидетельствовали о наличии природных богатств на территории края. Параллельно с Ухтинской экспедицией ОГПУ 1929 г. в верховьях реки Усы работали экспедиции А. А. Чернова и Н. Н. Иорданского, направленные Институтом изучения Севера и Академией наук³. К осени 1930 г. каменный уголь был обнаружен и в районе Средней Печоры и на Воркуте. К 1931 г. Ухтинская экспедиция ОГПУ уже рапортовала об обнаружении промышленных запасов каменного угля и нефти, о возможных путях получения радия из пластовых вод Ухтинского месторождения. Для окончательного подтверждения более точных выводов о промышленных запасах угля и нефти требовались дополнительные исследования.

Наличие природных ресурсов, обнаруженных в крае в результате возвращённой научной работы, обусловило принятие 20 апреля 1931 г. постановления ВСНХ «О развитии топливной базы в Северном крае», в котором предлагалось резко расширить программу геологоразведочных работ⁴. 24 апреля 1931 г. бюро Северного крайкома ВКП(б) уже рассматривало вопрос о форсировании промышленной эксплуатации печорских углей и нефти⁵.

Точкой отсчёта колонизации территории Европейского Северо-Востока СССР в новейший период истории можно считать 1929 г., когда по решению ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР в Коми автономную область была направлена комплексная геолого-разведочная «Ухтинская экспедиция ОГПУ» во главе с А. С. Сидоровым для проведения стационарных геологических поисковых работ на нефть, газ, уголь и другие полезные ископаемые. Большую часть членов экспедиции составляли заключённые. При отсутствии транспортной системы в крае геологам пришлось тащить лодки–баржи вдоль скалистых и заросших берегов, порой через топкие болота, местами лопатами и руками они расчищали фарватер от камней на многочисленных порогах и перекатах северных рек⁶. Местом дислокации экспедиции было устье речки Чибью при впадении в реку Ухту. Возникшее поселение получило название Чибью. Позже оно станет центром Ухто-Печорского лагеря, который был создан на базе Ухтинской экспедиции в 1931 г.

При обсуждении способов освоения Северной территории первоначально рассматривался и вахтовый метод, который активно использовали при освоении северных территорий за рубежом. Но по инициативе нарко-

³ Малкова Т.А. Научные исследования территории Республики Коми в первой половине XX века. Сыктывкар, 2008. С. 62.

Malkova T. A., *Nauchnyye issledovaniya territorii Respubliki Komii v pervoy polovine XX veka*. Syktyvkar, 2008, S.62.

⁴ Хронограф отечественной нефтяной и газовой промышленности. Ухта, 2017. С. 26.

Khronograf otechestvennoy neftyanoy i gazovoy promyshlennosti, Ukhta, 2017, S. 26.

⁵ Там же

Ibidem.

⁶ Пыстин М. С. Печорский меридиан. Сыктывкар, 1989. С. 128.

Pystin M. S., *Pechorskiy meridian*, Syktyvkar, 1989, S. 128

мов внутренних дел, юстиции и заместителя ОГПУ Ягоды в 1929 г. принимается решение о создании системы концлагерей «для колонизации наших северных окраин и разработки имеющихся там природных богатств»⁷. Колонизация тесно связана с понятием миграции. Внутренняя колонизация территории России совершалась на всем протяжении русской истории и составляет одну из самых характерных черт её истории. Особенность колонизации территории Европейского Северо-Востока СССР заключалась в том, что проводилась она за счёт принудительной миграции. На необжитых территориях в 1930-е – 1950-е гг. создавались исправительно-трудовые лагеря (ИТЛ), в которых концентрировались существенные резервы рабочей силы и аппараты централизованного руководства, способные решать масштабные производственные задачи. Колонизация территории, проведенная таким способом, в будущем позволяла решать проблему закрепления рабочей силы в отдалённых безлюдных местностях и её воспроизводство в будущем. Основной задачей руководства лагерями становилось рациональное хозяйственное использование труда заключённых, что отражено в «Положении об исправительно-трудовых лагерях», утверждённом 21 апреля 1930 г. СНК СССР №11/337⁸.

На территории Коми АО (АССР) в разное время существовало около 20 лагерных комплексов и управлений. В местах залегания полезных ископаемых возникли поселения, представлявшие собой лагерные отделения или лагерные пункты. Постепенно лагеря превратились в крупные территориально-производственные единицы с регулярно пополняемым контингентом. Все многочисленные, казалось бы, хаотичные перемещения миллионов людей в 1930-е – 1950-е гг. в виде спецпереселения, депортации, высылки и пр. имели достаточно серьёзные демографические и экономические последствия для регионов прибытия.

Принудительная миграция, позволившая значительно увеличить население региона, выступила в роли важного фактора градообразования на безлюдных просторах Коми (АО) АССР. Происходил стремительный рост численности (в 59 раз с 1926 по 1959 г.) и доли городского населения (в 13,6 раз с 1926 по 1959 г.). Количество городов в регионе в этот период увеличилось в 6 раз, тогда как в целом по стране их количество увеличилось примерно в 2 раза⁹. Таким образом, доля городского населения Коми АССР в 1960 г. на 8 % стала превышать аналогичный показатель в РСФСР,

⁷ Хлевнюк О. Принудительный труд в экономике СССР 1929–1941 гг. // Свободная мысль. 1993. № 13. С. 74–75.

Khlevnyuk O., *Prinuditel'nyy trud v ekonomike SSSR 1929–1941 gg.*, Svobodnaya mysl', 1993, № 13. S. 74–75.

⁸ Система исправительно-трудовых лагерей в СССР. Справочник. М., 1998. С. 26.

Sistema ispravitel'no-trudovykh lagerey v SSSR. Spravochnik, M., 1998, S. 26.

⁹ Беловол А. А. Создание и развитие северных городов Коми АССР в конце 1920-х – середине 1950-х гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Чебоксары, 2008. С. 14–15.

Belovol A. A., *Sozdaniye i razvitiye severnykh gorodov Komi ASSR v kontse 1920-kh – seredine 1950-kh gg.*, Avtoreferat dissertatsii na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata istoricheskikh nauk, Cheboksary, 2008, S. 14–15.

и на 12 % в СССР. В эти годы механический прирост населения значительно превышал естественный¹⁰. За счёт миграции увеличилось не только городское население, но и население региона в целом. В 1959 г. в республике проживало уже 815 тыс. человек (вместо 225 тыс. в середине 1920-х гг.) и 484 тыс. из них проживало в 7 городах¹¹.

Исторический фон процесса градообразования на Европейском Северо-Востоке СССР, как известно, характеризуется политикой индустриализации, которая была принята XIV съездом ВКП(б) в декабре 1925 г. Индустриальные преобразования были признаны «основным звеном в цепи исторических задач социалистического строительства»¹². Особенностью индустриализации в рассматриваемом регионе было использование лагерного метода промышленного освоения территории. На Ухто-Печорский исправительно-трудовой лагерь (Ухтпечлаг), созданный в 1931 г., возлагалась задача разведки и добычи угля и нефти в Ухто-Печорском районе. В 1932 г. был создан Ухто-Печорский трест, который, по сути, был легальным лицом Ухтпечлага. Рабочей силой треста выступал спецконтингент, содержащийся в лагере.

Постепенно Ухтпечлаг превратился в мощную экономическую единицу с множеством лагерных отделений, делившихся на лагерные пункты, которые в свою очередь давали ответвления в виде «командировок» и «подкомандировок». Владения Ухтпечлага простирались от Котласа до северных предгорий Урала, объединяли 27 лагпунктов и командировок, т. е. территорию государства средних размеров¹³. Первое лагерное отделение имело угольную направленность и находилось на р. Воркуте. К 1937 г. здесь содержалось 12 122 чел.¹⁴ На его базе появился город Воркута. На базе второго отделения Ухтпечлага, которое занималось получением радия, возник поселок Водный. В посёлке Чибью располагалось третье лагерное отделение, имевшее нефтяное направление с 12 817 заключёнными в 1937 г.¹⁵ Из Чибью впоследствии вырос город Ухта. Четвёртое отделение имело сельскохозяйственную направленность и было разбросано по огромной

¹⁰ Жеребцов И. Л., Фаузер В. В. Демографические процессы в Коми в XX веке. Сыктывкар, 2000. С. 26

Zherebtsov I. L., Fauzer V. V., *Demograficheskiye protsessy v Komi v XIX veke*, Syktyvkar, 2000, S. 26.

¹¹ Коми АССР 60 лет. Статистический сборник. Сыктывкар, 1981. С. 6

Komi ASSR 60 let. Statisticheskiy sbornik, Syktyvkar, 1981, S. 6.

¹² КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1953. Ч. 2: 1925–1953. С. 166–170.

KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh s'yezdov, konferentsiy i plenumov TsK, M., 1953, Ch. 2, 1925–1953, S. 166–170.

¹³ Борозинец Л. Г. История изучения и освоения Печорского края. Ухта, 2009. С. 26. Borozinets L. G., *Istoriya izucheniya i osvoyeniya Pechorskogo kraya*, Ukhta, 2009, S. 26.

¹⁴ Борозинец Л. Г. Указ соч. С. 26.

Borozinets L. G., *Op. cit.*, S. 26

¹⁵ Там же.

Ibidem.

территории. В нём содержались не только заключенные, но и спецпереселенцы. Трудились в сельхозах Ухтпечлага и вольнонаемные¹⁶. Центром пятого отделения стал Княжпогост, с постройкой железной дороги он превратился в железнодорожный узел – станцию Северо-Печорской железнодорожной магистрали. На этом месте появился город Емва. Это лагерное отделение специализировалось на лесозаготовках и строительстве железной дороги. В нём в 1937 г. содержалось 16059 заключённых.

В 1938 г. специализированные в производственном плане отделения Ухтпечлага преобразуются в самостоятельные лагерные единицы¹⁷. Ухтижемлаг (нефть, газ, радий), Воркутлаг (уголь), Севжелдорлаг (строительство железной дороги), Усть-Вымлаг (лесозаготовки). Разделение и слияние лагерных структур продолжалось на всем протяжении существования ГУЛАГа. Производственная специализация лагерных отделений обусловила появление моногородов на их месте. Создавались градообразующие производства и предприятия: нефтепромыслы и нефтеперерабатывающий завод в Ухте, угольные шахты в Воркуте, радиевый промысел на Водном, центр речного транспорта в Печоре, железнодорожный узел в Княжпогосте, газоперерабатывающий завод в Сосногорске. Лагеря, промышленные предприятия и сами поселения управлялись и курировались лагерной администрацией.

В ходе освоения северных территорий в новейший период истории сформировались свои правила. Так непреложным требованием выступала необходимость первоначального создания социальной инфраструктуры, а лишь затем формируется население постоянное или временное для решения производственных задач. Советский Союз первым в мировой истории начал осваивать северные территории. Многие вопросы решались в режиме эксперимента. Использование лагерного метода, иллюзии руководителей производственного процесса относительно дешевизны труда заключённых обусловили игнорирование непреложных правил освоения северных территорий, выработанных мировой наукой. Приоритет в процессе освоения отдавался созданию производственной инфраструктуры. Сотни приказов, распоряжений и инструкций НКВД предписывали, как «обеспечить строительство порта у Югорского шара...»,¹⁸ «развивать добычу Воркуто-Интинских углей»,¹⁹ «провести мероприятия по увеличению выработки газовой сажи на Ухтинском комбинате НКВД СССР»,²⁰ «... улучшить экс-

¹⁶ Национальный архив Республики Коми (далее – НАРК). Ф. 1668. Оп.1. Д. 1529. Л. 9

National Archive of Republic of Komi (NARK), F. 1668, Op. 1, D. 1529, L. 9.

¹⁷ НАРК. Ф. 1875. Оп. 1. Д. 35а. Л. 4–5

NARK, F. 1875, Op. 1, D. 35a, L. 4–5.

¹⁸ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. 9401с. Оп. 1а. Д. 91. Л.30

State Archive of Russian Federation (GARF), F. 9401s, Op. 1a, D. 91, L. 30.

¹⁹ Там же. Д. 110. Л. 147

Ibid, D.110. L.147.

²⁰ Там же. Д.142. Л. 116

Ibid, D. 142, L. 116.

плуатационную деятельность на Воркутстрое НКВД».²¹ В лучшем случае – шахты, заводы и жилье строились одновременно. Такой порядок обусловил неимоверные лишения, которые довелось испытать первостроителям северных городов.

На месте г. Ухта экспедиция ОГПУ в 1929 г начала строить склады, жилье, баню и практически сразу же первую буровую. «Когда приступили к строительству, выяснилось, что у нас очень мало людей. Ведь из прибывших сюда 125 человек кто-то должен был и хлеб печь, и обед варить, и одежду ремонтировать, и дрова заготавливать, и белье стирать. А тут морозы наступили очень сильные, земля промерзла до полутора метров. Грунта же нужно было вынуть немало...»²². На строительстве узкоколейной железной дороги в Воркуте заключённых разместили в сколоченных из досок неких подобиях бараков, кое-где они жили в палатках и землянках. «В четырнадцати палатках смогли разместить чуть более тысячи заключенных, в землянках – ещё около тысячи. Приблизительно 700 заключённых размещались просто под открытым небом»²³. Создававшиеся высокотехнологичные производственные объекты даже не всегда были электрооборудованы. Первую шахту ввели в строй в 1932 г., а электроэнергия в шахту попала только в 1937 г. Форсированная индустриальная модернизация обусловила высокие темпы урбанизации, а использование лагерного метода привело к нарушению очередности создания социальной и производственной структур в северных городах.

Важным фактором появления и развития городов стало решение транспортной проблемы. Бездорожье являлось серьёзным препятствием индустриальных преобразований. Некоторые подразделения Ухтпечлага были удалены от Управления более чем на тысячу километров. Во время ледохода транспортная связь между ними вообще прерывалась²⁴. Несмотря на то, что первоначальный проект железной дороги из Усть-Сысольска (Сыктывкара) в Пинюг начал реализовываться в 1929 г. по решению руководства Северного края²⁵, в состав которого входила Коми АО, строительство этой железной дороги было законсервировано. При этом было выполнено 30 % всех работ. Прокурор Коми АССР Федченко на процессе над вредителями, якобы «орудовавшими» в тресте «Комилес» в 1937 г. заявил: «Есть мнение, что дорога Пинюг – Сыктывкар сделана по вредительским

²¹ Там же. Д.143. Л. 144

Ibid, D. 143, L. 144.

²² Круковский В., Болдырев А. Ухта. Сыктывкар, 1973. С. 17.

Krukovskiy V., Boldyrev A., *Ukhta*, Syktyvkar, 1973, S. 17.

²³ Жеребцов И.Л., Максимова Л.А. и др. Очерки по истории политических репрессий в Коми. Сыктывкар, 2006. С. 120.

Zherebtsov I. L., Maksimova L.A. i dr., *Ocherki po istorii politicheskikh repressiy v Komii*, Syktyvkar, 2006, S. 120.

²⁴ НАРК. Ф. 1668. Оп. 1. Д. 504. Л. 4–5.

NARK, F. 1668, Op. 1, D. 504, L. 4-5.

²⁵ Постановления Коми областного съезда Советов. Усть-Сысольск, 1929. С. 20.

Postanovleniya Komii oblastnogo s"yezda Sovetov, Ust'-Sysol'sk, 1929, S. 20.

установкам, что эта дорога экономически не обоснована, поэтому правительство постройку этой дороги ликвидировало».²⁶ Началось обсуждение нового направления железнодорожной магистрали – через Княжпогост. Можно отметить и другие, не реализованные проекты строительства железных дорог в 1930-е гг. – Воркута – Югорский шар, Усть-Уса – Воркута, Усть-Вымь – Човью, которые бы позволили связать промышленные центры с судоходными реками Печорой и Вычегдой²⁷.

Несмотря на то, что практически с 1932 г велась промышленная добыча угля и нефти, окончательный вариант трассы Северо-Печорской железной дороги (СПЖД) – Котлас – Ухта – Кожва – Воркута был утверждён лишь 28 октября 1937 г.²⁸ В Постановлении Коми обкома ВКП(б) говорилось, что с постройкой СПЖД «открываются замечательные перспективы для заселения и... освоения новых районов Коми АССР»²⁹.

Определённое внимание уделялось и развитию автомобильного, водного и авиационного транспорта. Речные перевозки осуществляли в основном по рекам Ижме, Печоре и Вычегде. Наличие авиатранспорта придавало поселениям элемент современности и подчеркивало их статус, как новых индустриальных центров. Появление регулярных авиалиний относится к концу 1950-х – началу 1960-х гг.³⁰ Появление железнодорожного и водного транспорта стало градообразующим фактором для таких городов – Сосногорска, Микуни, Печоры, Емвы, а также стимулировало развитие всех ос-

²⁶ Панчишина Н.Ф. «Дорога сделана по вредительским установкам» // Родники Пармы, Сыктывкар, 2005. Вып. 5. С. 82.

Panchishina N.F., «*Doroga sdelana po vreditel'skim ustanovkam*», Rodniki Parmy, Syktyvkar, 2005, Vyp. 5, S. 82.

²⁷ Андреев А.В., Беловол А.А., Лямцева Л.В., Максимова Л.А. Формирование транспортной системы в Коми в конце 1920-х – середине 1950-х гг. // Экономические и правовые аспекты регионального развития: история и современность: материалы V Всероссийской научно-практической конференции. Елабуга, 2014.

Andreyev A. V., Belovol A. A., Lyamtseva L.V., Maksimova L. A., *Formirovaniye transportnoy sistemy v Komi v kontse 1920-kh – seredine 1950-kh gg.*, Ekonomicheskiye i pravovyye aspekty regional'nogo razvitiya: istoriya i sovremennost.: materialy V Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii., Yelabuga, 2014.

²⁸ Жеребцов И.Л. Таскаев М.В. Рогачев М.Б. Колегов Б.Р. Историческая хроника. Республика Коми с древнейших времен. Сыктывкар, 2002. С. 153, 155.

Zherebtsov I.L. Taskayev M.V. Rogachev M.B. Kolegov B.R., *Istoricheskaya khronika. Respublika Komi s drevneyshikh vremen*, Syktyvkar, 2002. S. 153, 155.

²⁹ Угольная сокровищница Севера: сб. док. и матер. Сыктывкар, 1984. С. 53.

Ugol'naya sokrovishchnitsa Severa. Sbornik dokumentov i materialov, Syktyvkar, 1984, S. 53.

³⁰ Андреев А.В., Максимова Л.А. Создание авиатранспорта в Коми. // Сборник научных трудов SWorld / Материалы международной научно-практической конференции «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте – 2012». Т. 32: Философия и филология. История. Одесса, 2012. С. 102–107.

Andreyev A.V., Maksimova L.A., *Sozdaniye aviatransporta v Komi*, Sbornik nauchnykh trudov SWorld, Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Perspektivnyye innovatsii v nauke, obrazovanii, proizvodstve i transporte – 2012», T. 32, Filosofiya i filologiya. Istoriya, Odessa, 2012, S. 102–107.

тальных городов и поселений в Коми АССР. Протяжённость Северо-Печорской железной дороги по территории республики составила около 1,2 тыс. км. Вдоль неё в конце 1930-х – начале 1940-х гг. возникло более двадцати новых населённых пунктов, кроме того были созданы железнодорожные станции при уже существовавших поселениях³¹. Все эти поселения выросли из лагерных пунктов.

Развитие промышленного производства, ещё большая концентрация населения и создание производственной и транспортной сферы привели к тому, что в 1940-е – 1950-е гг. значение некоторых рабочих посёлков в экономике республики со временем стало столь большим, что они стали получать статус городов (см. табл.):

Динамика процесса градообразования в Коми крае³²

	Получение статуса рабочего поселка	Получение статуса города
Сыктывкар		25 января 1780 г.
Ухта	26 октября 1938 г.	20 ноября 1943 г.
Воркута	25 октября 1940 г.	26 ноября 1943 г.
Печора	24 декабря 1942 г.	18 января 1949 г.
Инта	25 ноября 1942 г.	4 октября 1954 г.
Сосногорск	15 июня 1944 г.	1 декабря 1955 г.
Микунь	12 мая 1948 г.	23 марта 1959 г.

Отмеченная выше специализация посёлков оказала влияние на характер развития этих городов. Ухта и Воркута с самого начала были крупнее всех остальных городов, в силу специфики и важности производимых в них работ они развивались быстрее других. Именно в эти города направлялись лучшие специалисты. Финансирование их работы считалось первоочередной задачей, так как это были центры самых важных «ударных строек». Впоследствии на шахтах и производствах вокруг Воркуты и Ухты появились крупные рабочие поселки. Некоторые из них существуют и сейчас, другие стали частью города.

Таким образом, экзогенные факторы – политика форсированной индустриализации, принудительная миграция в осваиваемый регион стали важнейшими факторами градообразования на территории Коми (АО) АССР. В качестве эндогенных можно принять наличие богатых природных ресурсов в регионе, прежде всего – углеводородного сырья, и

³¹ Жеребцов И.Л. Где ты живешь. Населенные пункты Республики Коми: Историко-демографический справочник. Сыктывкар, 2000.

Zherebtsov I. L., *Gde ty zhivesh'. Nasedennyye punkty Respubliki Komi: Istoriko-demograficheskiy spravochnik*, Syktyvkar, 2000.

³² Максимова Л.А., Лямцева Л.В. ГУЛАГ как фактор модернизации на Европейском Северо-Востоке. М., 2011. С. 107–108.

Maksimova L.A., Lyamtseva L.V., *GULAG kak faktor modernizatsii na Yevropeyskom Severo-Vostoke*, M., 2011, S. 107–108.

необходимость создания транспортной системы, ключевым моментом которой стало строительство Северо-Печорской железной дороги.

Список литературы

1. Андреев А. В., Беловол А. А., Лямцева Л. В., Максимова Л. А. Формирование транспортной системы в Коми в конце 1920-х – середине 1950-х гг. // Экономические и правовые аспекты регионального развития: история и современность: материалы V Всероссийской научно-практической конференции. Елабуга, 2014.
2. Андреев А. В., Максимова Л. А. Создание авиатранспорта в Коми // Сборник научных трудов SWorld/ Материалы международной научно-практической конференции «Перспективные инновации в науке, образовании, производстве и транспорте – 2012». Том 32: Философия и филология. История. Одесса, 2012.
3. Беловол А. А. Создание и развитие северных городов Коми АССР в конце 1920-х – середине 1950-х гг. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Чебоксары, 2008.
4. Бондаренко Е. Ю. История городов. Владивосток, 2002.
5. Борозинец Л. Г. История изучения и освоения Печорского края. Ухта, 2009.
6. Жеребцов И. Л. Где ты живешь. Населенные пункты Республики Коми: Историко-демографический справочник. Сыктывкар, 2000.
7. Жеребцов И. Л., Таскаев М. В., Рогачев М. Б., Колегов Б. Р. Историческая хроника. Республика Коми с древнейших времен. Сыктывкар, 2002.
8. Жеребцов И. Л., Максимова Л. А. и др. Очерки по истории политических репрессий в Коми Сыктывкар, 2006.
9. Жеребцов И. Л., Фаузер В. В. Демографические процессы в Коми в XX веке. Сыктывкар, 2000.
10. Круковский В., Болдырев А. Ухта. Сыктывкар, 1973.
11. Малкова Т. А. Научные исследования территории Республики Коми в первой половине XX века. Сыктывкар, 2008.
12. Панчишина Н. Ф. «Дорога сделана по вредительским установкам» // Родники Пармы. Сыктывкар, 2005. Вып. 5.
13. Пыстин М. С. Печорский меридиан. Сыктывкар, 1989.
14. Хлевнюк О. Принудительный труд в экономике СССР 1929–1941 гг. // Свободная мысль, 1993, № 13.

FACTORS OF CITY FORMATION IN THE EUROPEAN NORTH-EAST IN THE 1930S – 1950S.

L. A. Maksimova

The Pitirim Sorokin Syktyvkar State University, the Department of the History of Russia and Foreign Countries, Syktyvkar, Russia

The author considers the endogenous and exogenous factors of the formation of cities in the territory of the European North-East of the

USSR. It is noted that geological studies on the territory of the Komi region began long before the revolution, the construction of the North-Pechora railway line contributed to the formation of a city. An important factor was the forced migration, which caused the rapid growth of the urban population in the Komi Territory, it is emphasized that most of the cities of the Komi Republic grew out of camp centers. The author identifies the peculiarities of city formation that have arisen in connection with this: the violation of the order of creation of social and production infrastructure during the development of northern territories and the primary creation of production facilities to the detriment of the placement and organization of life of the first builders of northern cities.

Keywords: *city formation, forced migration, colonization, development of northern territories, natural resources, labor camps, geological research, industrial transformation.*

Об авторе:

МАКСИМОВА Любовь Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент, директор, Институт истории и права, Сыктывкарский государственный университет имени Питирима Сорокина, (Россия, 167001, г. Сыктывкар, Октябрьский пр., д.55), E-mail: lmaks@syktsu.ru

About the author:

MAKSIMOVA Liubov' Anatoljevna – the Candidate of History, The Associate Professor, The Department of the History of Russia and Foreign Countries, Director of Institute of History and Law, Pitirim Sorokin Syktyvkar State University, (Russia, 167001, Syktyvkar, Octjabrsky pr., 55), e-mail: lmaks@syktsu.ru

References

- Andreyev A. V., Belovol A. A., Lyamtseva L.V., Maksimova L. A., *Formirovaniye transportnoy sistemy v Komi v kontse 1920-kh – seredine 1950-kh gg.*, Ekonomicheskiye i pravovyye aspekty regional'nogo razvitiya: istoriya i sovremennost', materialy V Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Yelabuga, 2014.
- Andreyev A. V., Maksimova L. A., *Sozdaniye aviatransporta v Komi.* // *Sbornik nauchnykh trudov SWorld*, Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Perspektivnyye innovatsii v nauke, obrazovanii, proizvodstve i transporte – 2012», Tom 32, Filosofiya i filologiya. Istoriya, Odessa, 2012.
- Belovol A. A., *Sozdaniye i razvitiye severnykh gorodov Komi ASSR v kontse 1920-kh – seredine 1950-kh gg.*, Avtoreferat dissertatsii na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata istoricheskikh nauk, Cheboksary, 2008.
- Bondarenko Ye. Yu., *Istoriya gorodov*, Vladivostok, 2002.

- Borozinets L. G., *Istoriya izucheniya i osvoyeniya Pechorskogo kraya*, Ukhta, 2009.
- Zherebtsov I. L. *Gde ty zhivesh'. Naselennyye punkty Respubliki Komi: Istoriko-demograficheskiy spravochnik*, Syktyvkar, 2000.
- Zherebtsov I. L., Taskayev M. V., Rogachev M. B., Kolegov B. R., *Istoricheskaya khronika. Respublika Komi s drevneyshikh vremen*, Syktyvkar, 2002.
- Zherebtsov I. L., Maksimova L. A. i dr., *Ocherki po istorii politicheskikh repressiy v Komi*, Syktyvkar, 2006.
- Zherebtsov I. L., Fauzer V. V., *Demograficheskiye protsessy v Komi v XX veke*. Syktyvkar, 2000.
- Krukovskiy V., Boldyrev A., *Ukhta*, Syktyvkar, 1973.
- Malkova T. A., *Nauchnyye issledovaniya territorii Respubliki Komi v pervoy polovine XX veka*, Syktyvkar, 2008.
- Panchishina N. F., «*Doroga sdelana po vreditel'skim ustanovkam*», Rodniki Parmy, Syktyvkar, 2005. Вып. 5.
- Pystin M. S., *Pechorskiy meridian*, Syktyvkar, 1989.
- Khlevnyuk O., *Prinuditel'nyy trud v ekonomike SSSR 1929–1941 gg.*, Svobodnaya mysl', 1993, № 13.

Статья поступила в редакцию 14.07.2018 г.