



## Динамика демографической ситуации в Тольятти

**Аннотация.** В статье представлены данные об изменении социального состава населения Тольятти в период строительства автомобильного завода. Автор анализирует изменения в составе населения крупного промышленного города под влиянием процессов мобильности.

**Ключевые слова:** состав населения, демография, социальная мобильность, модернизация.

**Раздел:** (03) философия; социология; политология; правоведение; науковедение.

В середине XX столетия Ставрополь, несмотря на возвращение ему в 1946 г. статуса города, как и полвека назад, по-прежнему оставался небольшим провинциальным центром. В 50-е годы XX в. его можно было пешком пересечь за 40 минут. На десяти небольших предприятиях Ставрополя трудилось 750 человек. Жизнь в городе текла размеренно и неспешно. Тихий дачный и курортный городок, один из центров кумысолечения, оживал лишь с летним приездом отдыхающих. Три училища, библиотека, курзал с театральной сценой, клуб, стадион – такова была культурная жизнь Ставрополя. Горожане любили отдыхать в благоустроенном саду им. Ворожского с летней эстрадой, аллеями и клумбами. В 1951 г., к началу строительства ГЭС, в Ставрополе насчитывалось 11 896 жителей [1].

Строительство крупнейшей в Европе Куйбышевской электростанции и ведущих в мировой химической индустрии предприятий в короткие сроки принципиально изменило как численность населения, так и атмосферу городской жизни. Будучи очередным крупным проектом 50-х годов, оно включало перегораживание Волги плотинной, что позволило бы вырабатывать более двух миллионов киловатт электроэнергии, и создание обширного водохранилища, известного как Жигулевское (прежде Куйбышевское) море. Десятки тысяч рабочих, занятых в проекте, многие из которых были заключенными, размещались в поселках, на скорую руку выстроенных вдоль реки: Шлюзовом, Портпоселке и Яблоневом овраге. Другие поселки, такие как Социалистический город (Соцгород) и Комсомольск, по времени своего создания относятся к более ранним строительным проектам и, скорее всего, призваны были размещать постоянное население города.

В мае 1953 г. началось свертывание Ставрополя с последующей его реконструкцией на территории недалеко от поселка Комсомольск около 18 километров выше гидроэлектростанции. Инженеры перенесли триста зданий на восточный берег моря. К моменту запуска станции в 1958 г. население города, включавшее теперь Комсомольский и Центральный районы, уже приблизилось к семидесяти тысячам. Благодаря достаточному количеству энергии и поддержке, оказываемой правительством Хрущева производству нефтехимической продукции, в промышленной зоне к северо-западу от Центрального района были открыты крупные предприятия по производству синтетического каучука, фосфорных и аммиачных продуктов.

Уже в начале 60-х гг. в Ставрополе функционировали крупные промышленные предприятия со сформировавшимися трудовыми коллективами [2]. В 1961 г. на заводе синтетического каучука трудилось 3422 человека, на заводе «Волгоцеммаш» – 4935





человек, на заводе ртутных выпрямителей (позднее – электротехнический завод) – 1311 человек, на судоремонтном заводе – 1225 человек, в управлении «Волгоэлектромонтаж» – 893 человека. Численность работников предприятий города все время возрастала. Только за один год, с 1961 по 1962 г., она увеличилась на 3 тысячи человек [3].

Газета «За коммунизм» (печатный орган городского совета и горкома коммунистической партии) ликовала по поводу того, как быстро «наш Тольятти растет и управляет свои молодые, но уже богатырские плечи. Там, где совсем недавно была пустошь, теперь стоят гигантские фабрики и жилые районы». Но это было еще не все. «Что поразило нас в первую очередь, – замечал Франческо Перуччи, бывший сенатор и один из 26 итальянских коммунистов, посетивших Тольятти по приглашению Центрального комитета советской коммунистической партии, – так это гигантский размах промышленного и жилого строительства». «Еще недавно здесь были заросли бурьяна» – гласит подпись под фотографией, опубликованной несколькими днями позже. Теперь же пейзаж испещрен «целым лесом кранов» [4].

В период строительства Волжского автомобильного завода, с октября 1966 по сентябрь 1967 г., численность городского населения значительно выросла. В сентябре 1967 г. в Тольятти проживало уже 162 тыс. человек. Вместе с ростом численности населения расширялись границы города: в состав Ставрополя вошли рабочие поселков Комсомольский и Шлюзовой. Недалеко от ВАЗа вырос Автозаводский район.

Четыре раза руководство СССР объявляло Ставрополь-Тольятти Всесоюзной ударной комсомольской стройкой: в 1959 г. во время строительства завода «Синтезкаучук»; в 1962 г. в период сооружения предприятия «Куйбышевфосфор»; в 1967 г. в связи с возведением Волжского автозавода; в 1976 г. с началом работ на промышленном комплексе «Тольяттиазот».

На всесоюзные ударные стройки стремилась молодежь со всех концов страны, из городов и деревень (а также из Италии): десять армейских батальонов, демобилизованные солдаты, выпускники техникумов. К сентябрю 1968 г. их было 40 тыс.; на пике строительства 65 тыс. было на участке. В общей сложности в Автограде конца 60-х были представлены сорок две национальности. Здесь были и ветераны других строительных проектов – бетонщики и сварщики, работавшие на сибирских гидроэлектростанциях, бульдозеристы, строившие дороги и копавшие шахты на Крайнем Севере и Дальнем Востоке. Средний возраст населения города был 26 лет.

После окончания строительства многие уехали, но некоторые остались работать на заводе, стимулируемые своими работодателями, что было типично для предыдущих героических строительных проектов Советского Союза [5].

Приезжая в Ставрополь-Тольятти, молодые люди имели возможность начать самостоятельную жизнь, получить профессию, довольно быстро продвинуться по служебной лестнице, создать семью [6]. Всем приезжающим работать на всесоюзные ударные стройки предоставлялось жилье – сначала в общежитии, затем – в отдельной квартире. Молодые специалисты имели льготы на получение жилплощади.

В конце 70-х гг. начался интенсивный естественный прирост городского населения. Как сообщала местная газета, 28 января 1968 г. состоялась первая комсомольская свадьба на ВАЗе: браком сочетались Владимир и Альбина Касаткины. 13 мая 1969 г. родился первый коренной житель Автозаводского района – Сергей Акулов [7]. Численность населения Автозаводского района в 1967 г. составляла около 20 тыс. чел., а в 1972 г. – уже 100 тыс. человек [8].

17 февраля 1978 г. в городском загсе был зарегистрирован 500-тысячный житель города. Им стала девочка Лена Козлова. Её родители работали в одной бригаде сбо-





рочно-кузовного производства ВАЗа. Радость этой семьи стала радостью всего города. Теперь каждый тольяттинец мог с гордостью сказать: нас полмиллиона! В 1979 г. в городе проживало уже 502 тыс. человек [9], а 30 октября 1984 г. состоялась торжественная регистрация 600-тысячного тольяттинца – Саши Орлова [10]. Таким образом, всего за 35 лет, с 1949 по 1984 г., население города Тольятти увеличилось в 50 раз.

Сельское хозяйство как приоритетная сфера занятости ставропольчан ушло в далекое прошлое. С середины прошлого века городское население Поволжья и Тольятти в частности формировалось как промышленное. Большую часть составляли работники промышленных предприятий и члены их семей.

Одной из главных задач, которую пыталось решить руководство города в 70–80-е гг., было обеспечение комплексного социально-экономического развития Тольятти. Промышленные предприятия брали на себя большую долю заботы и о самом городе, и о горожанах: строили жилье для своих работников, детские сады и летние лагеря для их детей, шефствовали над школами, благоустраивали город. Тольятти становился все более привлекательным не только для работы, но и для жизни. Если с 1950 по 1956 г. в городе прижился только каждый третий переселенец, то в 70-х гг. поток уезжающих из Тольятти значительно сократился.

Усложняющиеся технологии предъявляли высокие требования к квалификации работников и их общему кругозору. Поэтому уже с 60-х гг. в Тольятти начала формироваться сеть начальных и средних специальных учебных заведений: профтехучилищ и техникумов. В 1968 г. на базе филиала Куйбышевского индустриального института было создано первое в городе высшее учебное заведение – Тольяттинский политехнический институт.

Краткая характеристика демографического состава, добытая из местных архивов, показывает, что в марте 1970 г., за месяц до того, как с конвейера сошли первые «Жигули», ВАЗ нанял на работу 42 668 человек, из которых 34 494 были рабочими, а 6 407 составлял инженерно-технический персонал. Около 2/3 всей рабочей силы составляли мужчины, однако распределение их было неоднородным. 83 и 84% – рабочие двух главных производственных цехов, и только 26% работали в менее престижных и низкооплачиваемых жилищном и культурном секторах. Около 60% всех рабочих были в возрасте 30 лет и младше. Четверо из пяти были этническими русскими.

Что же касается инженерно-технического персонала, то данные на январь 1969 г. показывают, что по сравнению с рабочими их большая часть (в пропорциональном соотношении) имела высшее образование (64% к 0,6%), являлась членами партии (60% к 14%) и достигла возраста хотя бы 31 года (65% к 42%). Соответственно, меньшая часть инженерно-технического персонала принадлежала к комсомолу (9,2% к 19,8%), где действовало возрастное ограничение для членов (от 14 до 28 лет).

Что касается полового распределения, то женщины составляли 26% инженерно-технического персонала, причем эта цифра практически не менялась до начала 1976 г. В 1972 г. из 585 человек, занимавших руководящие должности, только 36 (6,15%) были женщины. К 1980 г. это число выросло до 62, что, однако, было все равно меньше 9% всех руководителей. Многие женщины были задействованы в непромышленных секторах, включая жилищный, медицинский, продовольственный, уборочный и пенсионный [11].

Несмотря на стремительное развитие различных сфер жизнедеятельности города, подавляющее количество тольяттинцев работало на многочисленных промышленных предприятиях. Лидирующие позиции в сфере занятости среди промышленных предприятий города, без сомнения, занимал Волжский автомобильный за-





вод. Каждый двадцатый житель города в 1970 г. работал на ВАЗе. При этом у большинства из них были родные и близкие, пользующиеся развивающейся социально-культурно-бытовой инфраструктурой Автозаводского района. Автоград – основное место проживания работников автозавода – по количеству жилой площади, культурных и коммунальных объектов более чем в полтора раза превосходил аналогичные показатели всего города в 1967 г.

На 1 января 1976 г. общая численность рабочей силы на ВАЗе (включая не только рабочих, но и офисных сотрудников и инженерно-технический персонал) составляла 92 163 человека, из которых лишь 38 тыс. (41,3%) были женщины. Через пять лет женщины составляли 52 тыс. (45,6%) из общей рабочей силы 112 231 человек. Повышение численности женщин происходило в равных пропорциях, что свидетельствовало, с одной стороны, о том, что на ВАЗе существовал непрекращающийся спрос как на рабочих конвейера, так и на работников непромышленной части предприятия, а с другой стороны, об относительном недостатке подобных рабочих возможностей в окрестностях завода [12].

При изучении миграционных потоков в Поволжье в целом и в Тольятти в частности прослеживается закономерность зависимости интенсивности миграции между различными местностями от расстояния между ними: чем меньше расстояние, тем интенсивнее процесс миграции. Более 70% мигрантов, прибывших из сельской местности, жило в этом же или соседнем административном районе. Строительство ВАЗа расширило географию приезжающих, но не изменило основной источник пополнения работающих на заводе – сельские жители. Состав сельских мигрантов по возрасту был следующим: до 14 лет – 10,7%; 14–17 лет – 8,1%; 18–24 года – 32,3%; 25–34 года – 21,7%; 35–44 года – 14,5%; 45–55 лет – 7%; 55–59 лет – 3,4% [13]. Выходцы из сельской местности оказывали положительное влияние на демографическую обстановку. Они в большей степени, чем коренные горожане, были настроены на создание семьи и рождение нескольких детей в течение первых пяти лет проживания в городе.

Со второй половины 60-х гг. в Тольятти усилился новый миграционный поток «город – город», внутреннее содержание которого можно определить как миграцию жителей поселков городского типа в города, жителей небольших городских поселений в средние и крупные города. Около трети мигрантов из городской местности составляли жители поселков городского типа, уклад жизни которых напоминал сельский. Большинство поселков городского типа в Куйбышевской области было построено вокруг одного крупного предприятия. Увольнение по каким-либо причинам работника с данного предприятия вынуждало людей переезжать в крупные промышленные города, где действовало большое количество промышленных предприятий. Одним из таких городов и стал Тольятти.

В отличие от большинства схожих между собой городских населенных пунктов (Сызрань, Новокуйбышевск, Чапаевск), где миграционный приток населения завершился с момента запуска последней очереди промышленного объекта, в Тольятти продолжалось увеличение населения за счет механического прироста, который, несмотря на высокие темпы естественного прироста, превосходил его.

Перед мигрантами, прибывавшими в город, вставали сложные проблемы, связанные с вхождением в непривычные для них социальную, бытовую, производственную сферы жизни. Трудности социальной и бытовой адаптации приводили к тому, что, порвав с традиционной средой обитания, бывшие сельские жители не сразу смогли вписаться и в новую городскую жизнь, слабо адаптируясь в социальной среде города, сельчане старались трансформировать непривычную окружающую дей-





ствительность, стремясь подстроить последнюю под собственное миропонимание и целеполагание, влияя, таким образом, на развитие городской культуры Тольятти.

В 1970-х гг. Тольятти был самым молодым городом в стране. Средний возраст жителей в 1970 г. составлял 29,9 лет, а в 1979 г. ещё моложе – 27,3 лет [14]. В группе вновь прибывших в город доля мужчин превышала удельный вес женщин, большая часть которых была менее мобильной. Второе место по удельному весу как среди прибывших, так и среди выбывших занимала возрастная группа 25–29 лет. В обеих группах доля мужчин превышала долю женщин [15].

В середине 70-х гг. демографическая структура города корректировалась в нескольких направлениях: во-первых, происходило старение работников промышленности, теперь их основную часть представляла возрастная группа 26–35 лет, то есть люди наиболее трудоспособного возраста; во-вторых, увеличилась численность женщин на фоне уменьшения их удельного веса в общем составе работников промышленности, и, наконец, третьей характеристикой демографической ситуации Тольятти стал тот факт, что значительное число женщин, занятых на производстве и компенсирующих нехватку «мужских рук», были отвлечены от сферы семейных отношений.

Так строительство и становление на базе Тольятти крупного промышленного центра изменило демографическую ситуацию города: механический прирост несколько превышал естественный, то есть приезжающих в город мигрантов ежегодно регистрировалось больше, чем рождающихся коренных тольяттинцев. Эта тенденция усилилась со второй половины 1980-х – начала 1990-х гг. Город по-прежнему был привлекателен для приезжающих.

Население нашего города всегда было многонациональным. Сегодня Тольятти населяют русские (83,4%), татары (3,8%), мордва (3,6%), чуваша (3,6%), украинцы (2,5%). Крупные общины представляют белорусы, башкиры, армяне, немцы, евреи.

Экономическая инфраструктура города выстояла в условиях социальных катаклизмов конца XX столетия: общественной нестабильности, экономического кризиса, распада СССР, угрозы гражданского противостояния в самой России. Это в очередной раз в новейшей истории Тольятти повысило его привлекательность для приезжих. Спасаясь от этнических конфликтов, неразрешимых экономических проблем, в наш город стали приезжать люди из бывших республик Советского Союза. Пик стихийной миграции отмечался в 1994 г. Несмотря на затруднения с оформлением прописки и статуса вынужденного переселенца, отсутствие жилья и другие проблемы, вновь приехавшие в город быстро адаптировались. Помогало в этом знание русского языка, образование и общее воспитание в духе русской культуры. Для большинства из них Тольятти стал родным.

Перенести трудности 1990-х гг. было сложно и многим коренным или давно считающими себя таковыми тольяттинцам. Общий дискомфорт был обусловлен высоким процентом смертности горожан; низкой, не обеспечивающей простого замещения поколения рождаемостью; быстрым ростом внебрачной рождаемости, нелегитимностью браков (гражданскими браками) и дестабилизацией семейной жизни.

На снижение рождаемости в городе, безусловно, влияло и увеличение среднего возраста тольяттинцев. В 2005 г. он составил 40 лет. Вместе с тем количество пожилых людей в возрасте 80 лет и старше составляло всего 1%. Как и в целом по России, женщин-долгожителей в Тольятти было больше, чем мужчин. Среди 80-летних горожан 1181 женщина и 296 мужчин, а в возрасте 90 лет – 197 женщин и 29 мужчин. 24 тольяттинца достигли векового возраста и даже перешагнули его.





Особенным по демографическим характеристикам городского округа Тольятти стал 2006 г. Тогда проявились положительные последствия государственной политики по стимулированию миграции. Снизилась смертность (практически на 3%), а темпы рождаемости увеличились более чем на 2%. Соответственно, естественная убыль населения уменьшилась почти наполовину. Миграционный прирост, составивший за 2005 г. 1,5 тыс. человек, что больше аналогичного показателя 2004 г. на 77%, стал не единственным элементом замещения естественных потерь населения нашего города. Родилось больше коренных тольяттинцев! На настоящее время в Тольятти сохраняется естественный прирост населения. И это вселяет надежду на восстановление репродуктивного потенциала жителей города!

За последние шестьдесят лет население Тольятти увеличилось в 58 раз, что гораздо выше средних темпов увеличения численности населения по России. В настоящее время Тольятти по численности населения занимает 18-е место в Российской Федерации, в нем проживает 22% населения Самарской области [16].

Современный Тольятти родился на памяти одного поколения, поэтому социологи называют его феноменальной точкой на карте страны. Позитивный опыт крупномасштабного созидания помог городу пережить государственные катаклизмы без национальных и социальных конфликтов. В течение второй половины XX столетия отличительной чертой населения Тольятти являлась высокая социальная мобильность, в целом доброжелательное отношение к приезжим [17]. Такие характеристики отличают далеко не все города Российской Федерации. Независимо от национальности, возраста и социального статуса всем тольяттинцам дороги традиции города и его будущее.

## Ссылки на источники

1. Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти (ТГА). – Ф.Р-94. – Оп. 1. – Д. 9. – Л. 37.
2. Адаевская Т. И. Влияние социальных факторов на формирование городской среды // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2007. – Т. 1. – № 5. – С. 157–161.
3. ТГА. – Ф.Р-94. – Оп. 1. – Д. 9. – Л. 37.
4. Сигельбаум Л. Машины для товарищей. Биография советского автомобиля / [пер. с англ. М. И. Лейко]. – М.: РОССПЭН [и др.], 2011. – 430 с.
5. Там же.
6. Адаевская Т. И., Ямашев В. М. Динамика численности и сферы занятости населения города Тольятти в 1950–2009 гг. // Вестник Гуманитарного института ТГУ. – 2009. – № 1. – С. 50–54.
7. Исторические хроники Ставрополя-Тольятти. – Самара, 2007. – С. 67–71.
8. Правосуд В. М. Роль и значение социальной политики ВАЗа как градообразующего предприятия. Уроки, проблемы современности. История ОАО «АВТОВАЗ». – 2003.
9. Численность населения российских городов (1897–1992 гг.): справочник. – Ярославль, 1995. – С. 35.
10. За 600 тысяч! // За коммунизм. – 1984. – 31 окт.
11. Сигельбаум Л. Указ. соч.
12. Там же.
13. ТГА. – Ф.Р-14. – Оп. 1. – Д. 72. – Л. 5–6.
14. Подсчитано по данным Самарского комитета статистики и комитета по делам молодежи при администрации Самарской области.
15. ТГА. Ф.Р.-14. – Оп. 1. – Д. 8. – Л. 12–15.
16. Скрипачева И. А. Город как культурная система: монография. – Тольятти, 2009. – С. 427.
17. Цветкова И. В. Оценка социальной ситуации в моногороде и перспективы его реформирования // Социс. – 2013. – № 7. – С. 88–94.



**Abstract.** The author presents the data of social composition changes in the population of Togliatti during the period of car plant construction. The author analyses the changes in composition of the population under the influence of transportability processes.

**Key words:** population, demography, social transportability, modernization.

## References

1. TGA. F.R-94. Op. 1 D. 9. L. 37 (in Russian).
2. Adaevskaja, T.I. (2007) "Vlijanie social'nyh faktorov na formirovanie gorodskoj sredy", *Izvestija Samarskogo nauchnogo centra Rossijskoj akademii nauk*, vol.1, № 5, pp.157–161 (in Russian).
3. TGA. F.R-94. Op. 1 D. 9. L. 37 (in Russian).
4. Sigel'baum, L. (2011) *Mashiny dlja tovarishhej. Biografija sovetskogo avtomobilja* / [per. s angl. M.I. Lejko], ROSSPJeN [i dr.], Moscow, 430 p. (in Russian).
5. Ibid.
6. Adaevskaja, T.I. & Jamashev, V.M. (2009) "Dinamika chislennosti i sfery zanjatostinaselenija goroda Tol'jatti v 1950–2009gg.", *Vestnik Gumanitarnogo instituta TGU*, № 1, pp. 50–54 (in Russian).
7. (2007) *Istoricheskie hroniki Stavropolja-Tol'jatti*, Samara, pp. 67–71 (in Russian).
8. Pravosud, V.M. (2003) *Rol' i znachenie social'noj politiki VAZa kak gradoobrazujushhego predprijatija. Uroki, problemy sovremennosti. Istorija OAO "AVTOVAZ"* (in Russian).
9. (1995) *Chislennost' naselenija Rossijskih gorodov (1897–1992 gg.)*. *Spravochnik*, Jaroslavl', p. 35 (in Russian).
10. (1984) "Za 600 tysjach!", *Za kommunizm*, October 31 (in Russian).
11. Sigel'baum, L. (2011) Op. cit.
12. Ibid.
13. TGA. F.R-14. Op. 1. D. 72. L. 5–6 (in Russian).
14. Podschitano po dannym Samarskogo komiteta statistiki i komiteta po delam molodezhi pri administracii Samarskoj oblasti.
15. TGA. F.R.-14. Op. 1. D. 8. L. 12–15 (in Russian).
16. Skripacheva, I.A. (2009) *Gorod kak kul'turnaja sistema: Monografija*, Tol'jatti, p. 427 (in Russian).
17. Cvetkova, I.V. (2013) "Ocenka social'noj situacii v monogorode i perspektivy ego reformirovanija", *Socis*, № 7, pp. 88–94 (in Russian).

## Рекомендовано к публикации:

Горевым П. М., кандидатом педагогических наук, главным редактором журнала «Концепт»

