

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/4

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СКВОЗЬ ТУНДРУ: ОЛЕНЕВОДЫ ЯМАЛА И ИНФРАСТРУКТУРА*

Александра Николаевна Терёхина,
Александр Игоревич Волковицкий

Аннотация. К 2011 г. на полуострове Ямал было закончено строительство железной дороги Обская – Бованенково, предназначенной для транспортировки грузов и людей к одному из крупнейших газовых месторождений России. Появление дороги на территориях проживания ямальских оленеводов привело к выведению из оборота значительной части пастбищ. Вместе с тем за последние годы железная дорога для коренного населения стала не только неотъемлемой частью ландшафта, но и новым драйвером мобильности. Тундровики, проживающие рядом с железной дорогой, активно пользуются новым инфраструктурным ресурсом, имея право бесплатного проезда (например, ездят закупать продукты на городские оптовые базы). Станции железной дороги стали центрами притяжения для кочевников, а магистраль расширила границы традиционной гендерной мобильности, позволив женщинам практически в любое время года передвигаться независимо от мужчин. Кроме того, новые возможности получили наименее «подвижные» возрастные группы – старики и дети. В то же время промышленная инфраструктура обусловила различные проявления социально-пространственного неравенства.

Ключевые слова: оленеводство, ненцы, Ямал, Арктика, инфраструктура, железная дорога, мобильность, мотильность, социально-пространственное неравенство

Введение

Ямало-Ненецкий автономный округ (далее – ЯНАО) является своего рода эталонной лабораторией для исследования проблем взаимоотношения «традиционных», экологических форм ведения хозяйства местным населением и растущего прессинга промышленной инфраструктуры, связанной с добычей углеводородов. В округе почти 18 тыс. человек ведут кочевой образ жизни (ненцы, ханты и коми-ижемцы), и выпасается более 650 тыс. голов домашнего оленя. Менее 20% занятого в оленеводстве населения работает в муниципальных оленеводческих предприятиях (бывших совхозах), владея при этом личным поголовьем. Большинство тундровых семей, многие из которых состоят в территориально-соседских или семейно-родовых общинах, являются оленеводами-частниками. В от-

* Статья подготовлена при поддержке Российского научного фонда (проект № 18-18-00309, рук. В.Н. Давыдов).

личие от «совхозников» они не получают регулярной заработной платы и полностью зависят от социальных выплат и дохода от семейных стад.

В 2017 г. мы в роли интервьюеров принимали участие в социологическом опросе коренного населения Ямальского района, проводившемся сотрудниками Научного центра изучения Арктики (Зуев, Кибенко, Сухова 2017). Дизайн исследования в ряде случаев не оставлял возможностей для качественных ответов респондентов. Так, например, говоря о потенциальном уроне от активного развития промышленной инфраструктуры в тундре, ямальские ненцы в рамках анкеты могли лишь указать степень негативных для себя последствий от 1 до 10, в меньшей степени располагая возможностями для пояснения специфики наносимого вреда. Сохраняя нейтральную позицию, мы не стремились подсказывать нашим респондентам возможные ответы, даже отдавая себе отчет, что зачастую они демонстрируют не отрефлексированные реакции, а повторяют устойчивые нарративы современной тундры.

Тем не менее, анкетировав одного из наших давних знакомых, уже по окончании интервью мы позволили себе несколько личных замечаний, касавшихся, в частности, железной дороги Обская – Бованенково. Наш информант до этого однозначно высказал традиционный негатив оленевода по поводу «газовиков» и заявил, что не видит плюсов для себя в развитии добывающей индустрии. Когда же мы не без иронии поинтересовались о перемещении его и членов его семьи по железной дороге, оленевод искренне удивился и сказал, что никогда не соотносил с промышленниками само наличие магистрали и льготный проезд для тундровиков. Он тут же попросил внести изменения в анкету, заявив, что дорога – это однозначно положительное явление, важное для него и его соседей. На следующий день мы вместе поехали на соседнее стойбище, где продолжили анкетирование. Новый собеседник даже не успел сообщить, что от *«газовиков ничего хорошего нет»*, так как наш друг сам эмоционально заговорил о *«еся сехэры»* («железная дорога» – нен.), и сосед немедленно согласился с тем, что дорога – это *«очень хорошо»*, хотя он тоже никогда ее не связывал с газодобычей.

Для нас этот незначительный эпизод стал отправной точкой непрерывающихся размышлений о роли промышленной магистрали в жизни коренного населения Ямала, тем более что мы и сами в последнее десятилетие являемся регулярными пассажирами железной дороги Обская – Бованенково. Важный опыт был получен в ходе годовой полевой работы в тундре в 2015–2016 гг., когда мы записывались на поезда в органах районной власти, как делают это ямальские кочевники. Наконец, спустя время, проживая в городе Лабытнанги, в исходной точке трассы, мы стали своего рода частью дороги для многих наших друзей-оленеводов, встречая их с поездов на Обской, помогая с посадкой и отправкой грузов обратно в тундру.

В статье мы в большей степени сфокусировались на анализе этнографических данных, демонстрирующих, как ямальские оленеводы и рыбаки используют новый транспортный ресурс. Как железная дорога изменила повседневные практики тундровых номадов? Повлияла ли новая трасса на их мобильность? Это лишь малая часть вопросов, которые до сих пор остаются вне дискуссионного поля «нефтегазовое освоение – оленеводство Ямала». В прицеле данного поля оказываются главным образом проблемы экологии и ущерб, наносимый промышленной инфраструктурой индигенному хозяйству и образу жизни (Forbes et al. 2009).

Дорога Обская – Бованенково как часть культурного ландшафта

В культурном контексте ЯНАО тема железнодорожного сообщения имеет особое измерение. В последние десятилетия важной частью локальной истории стала тема «Мертвой дороги» – так и не реализованного сталинского мегапроекта железной дороги Чум – Салехард – Коротчаево – Игарка (Пиманов 1998). Важнейшим современным инфраструктурным гигантом Западной Сибири призван стать Северный широтный ход. Эта система железнодорожных и автомобильных магистралей должна связать западную и восточную половины ЯНАО и соединить их со Свердловской железной дорогой параллельно с развитием объектов Северного морского пути. Актуальность этого проекта определяется в первую очередь перспективами добычи и транспортировки углеводородного сырья, но в ЯНАО уже функционирует трасса, возведенная сравнительно недавно с аналогичными целями. Речь идет о самой северной в мире железной дороге Обская – Бованенково (рис. 1), связывающей Лабытнанги и сеть европейских железных дорог с промышленной базой и крупнейшим газовым месторождением Бованенково. Ведомственная магистраль, управляемая в настоящее время транспортно-экспедиторской компанией «Газпромтранс», имеет закрытый режим функционирования и занимается доставкой грузов и вахтового персонала на Бованенково и далее – на Харасавэйское месторождение.

Строительство трассы началось в 1986 г., но лишь в 2011 г. было открыто полноценное сообщение на всей линии Обская – Карская (последняя станция, расположенная в промзоне Бованенково). В настоящее время протяженность дороги составляет 572 км, на ней расположено 8 станций и организовано более 10 разъездов.

Наш опыт знакомства с железной дорогой произошел в 2000-е гг., когда она еще строилась. Тогда можно было на разъезде в тундре показать всего лишь командировочные документы и рассчитывать на посадку в поезд и бесплатный проезд. При этом движение составов не следовало четкому расписанию, а локомотив, случалось, сходил с рель-

сов. Колорита добавляли рабочие, ехавшие с вахты зачастую вшестером в одном купе и без стеснения распивавшие алкоголь.



Рис. 1. Железная дорога Обская – Бованенково

В 2010-е гг. «дикую дорогу» сменили следующие четко по расписанию фирменные газпромовские поезда со строгим порядком досмотра пассажиров и грузов на Обской. Несколько поэтизированный взгляд на

эту практику с акцентом на образе инаковости железной дороги, где царят «строгость» и «секретность», а пассажир чувствует «замурованность в капсуле Газпрома», где запрещено свободное передвижение по вагонам, представил коллектив авторов во главе с А.В. Головнёвым (Головнёв и др. 2014: 24–25). В то же время меры безопасности выглядят оправданными, учитывая режимный и корпоративный характер всей магистрали, при этом сама обстановка в поезде очень комфортная. В настоящее время движение по дороге на Бованенково занимает сутки, и для части пассажиров именно это путешествие становится важнейшим опытом знакомства с тундрой. Цитировавшиеся выше авторы абсолютно справедливо противопоставили реальную практику и многочисленные инструкции, разграничивающие «экологическое» и «индустриальное» пространства оленей и дороги, изданные как для рабочих, так и для оленеводов (25–26). Составы действительно зачастую «ползут» сквозь стада, переходящие железнодорожную насыпь на фоне виднеющихся чумов, невольно вызывая ассоциации с Диким Западом и американской трансконтинентальной дорогой, порожденные вестернами.

В дискуссии о соотношении традиционной системы коммуникаций номадов ямальской тундры и новой магистрали часто подчеркивается негативная реакция оленеводов на трассу. Железная дорога и последующая антропо- и техногенная нагрузка формирует вокруг себя, как часто представляется, зону отчуждения, связанную со строительством и последующей эксплуатацией (Головнёв и др. 2014: 23). В период строительства трассы и в первые годы ее функционирования экологами фиксировалось резкое сокращение рыбных ресурсов в водоемах, находящихся в зоне строительства, что могло подорвать традиционные режимы питания оленеводческих коллективов (Kumpula et al. 2012: 1062–64). В числе других проблем – отсутствие переходов железнодорожной насыпи, специально оборудованных для оленеводов-кочевников.

Вместе с тем реальная жизнь по соседству с железной дорогой, вдалеке от общественных дискуссий, демонстрирует адаптивный и импровизационный потенциал тундровых коллективов. Кочуя с ненцами, мы неоднократно в снежное время года пересекали дорогу, проходя с оленями под мостами (рис. 2). Это обычная практика на Ямале, лишняя раз свидетельствующая, что логистические проблемы, описанные выше, актуализируются или нивелируются в зависимости от конкретных условий: сезона, территории и коллектива.

Эффект от появления дороги в тундре оказался универсальным, повторяющим, до известной степени, таковой от возникновения транспортной инфраструктуры и в оседлой среде. Дорога в любые сезоны становится сферой притяжения чумов – как кочующих, так и «стоячих»¹. Это особенно актуально для узловых станций и разъездов, на которых (или вблизи которых) находятся другие важные объекты – фактории, забойные ком-

плексы, заправочные станции, наконец, дрова, завезенные районной администрацией в зимнее время для тундровиков. При этом недостаточно констатировать прямую зависимость между концентрацией чумов и привлекательностью инфраструктурных объектов. На деле – это более сложная система, в сущности которой – баланс между удобством модерности и сугубо экологическими нормами, лежащими в основе оленеводства.



Рис. 2. Тундровая дорога под мостом. Ямальский район, январь 2016.

Фото: А.И. Волковицкий

Так, например, около 10 лет крупное скопление чумов и оленей зимовало на «13-м районе» (13-й разъезд, 290-й км). Баланс в данном случае определялся соседством с 13-м разъездом и станцией Хралов (с факторией Лидино), относительной близостью к станции Юрибей (с факториями Верхний и Нижний Юрибей) и хорошими ягельниками в этом районе. В последние годы фактически все семьи, жившие здесь, решив, что пастбища истощились, сдвинулись в зимний период на 100 км к северу, установив на новом месте удовлетворительный для себя компромисс между кормовыми ресурсами и оказавшейся поблизости инфраструктурой промзоны Бованенково. Наконец, все эти узловые точки органично замкнулись на железную дорогу как на глобальный внешний источник мобильности.

Новый драйвер мобильности людей и вещей

С полноценным введением в эксплуатацию железной дороги тундровики западной части Ямала начали активно использовать новый ин-

фраструктурный ресурс для повседневных нужд. «Газпромтранс» дает право проезда по трассе кочевому населению, хотя и поселковые ненцы, и ханты, задействуя личные связи, могут попадать на поезда для визитов к родственникам (похожей схемой пользовались и мы). Для того чтобы жителю тундры стать пассажиром газпромовского состава, ему необходимо позвонить в районную администрацию или, если речь идет о Ямальском районе, – в общественную организацию, сообщить свои паспортные данные и разъезд, на котором он планирует сесть в поезд. Проводники пускают в вагон строго по спискам, но если у оленевода не было связи, чтобы позвонить и записаться, при наличии свободных мест его могут посадить и без строгих формальностей. Все эти поездки оплачиваются из районного бюджета, к слову, значительно пополняемого за счет газовой ренты.

Возможность бесплатного проезда и перевоза грузов для кочевого населения сформировала новую схему закупки продуктов – на оптовых базах г. Лабытнанги, где цены значительно ниже, а выбор разнообразнее, чем в ямальских поселках и на тундровых факториях (Liarskaya 2017). Купленные товары доставляются в тундру в багажном вагоне по предварительной заявке с указанием общего веса. Объемы груза, разрешенного для провоза, варьируются год от года и зависят от наполняемости поезда: несколько лет назад мы наблюдали, как оленеводы провозили до полутонны багажа на пассажира, тогда как в последнее время введено ограничение – 100 кг на человека, что, с одной стороны, сократило преимущества «городского» снабжения, с другой – привело к групповым поездкам в город.

Благодаря новой инфраструктурной опции у тундровиков сложилась целая сеть контактов и освоенных локаций в городе: таксисты с грузовыми машинами, оптовые базы, съемные квартиры или мини-гостиницы. Если в поселке у кочевников есть собственная квартира или жилье у родственников, то в Лабытнанги и в Салехарде, как правило, доступной недвижимости нет. В последние годы известна практика покупки дешевых квартир в ветхих домах на станции Обская² (весомую роль в этом играет материнский капитал многодетных ненецких семей), которые становятся перевалочными базами для хозяев и их родственников, что напоминает ситуацию у эвенков, проживающих и кочующих неподалеку от Байкало-Амурской магистрали (Поворознюк 2016).

Помимо «продуктового трафика», железная дорога расширила мобильность тундровиков, не связанную с закупками. Летом дорога Обская – Бованенково – единственная, кроме санитарного вертолетного рейса, возможность добраться из тундры до населенных пунктов Ямальского района. Более того, в ситуации, когда человека вывозят для оказания медицинской помощи на вертолете, обратно в чум ему надо возвращаться самостоятельно. В бесснежное время возвращение может

сильно затянуться, поэтому многие пользуются проездом по железной дороге. Немаловажно, что дорога позволяет передвигаться по точному графику и не зависеть от состояния собственного транспорта (будь то олени или снегоход), что не характерно для особенностей жизни в тундре.

Одно из наиболее значимых изменений в жизни кочевников западного Ямала, связанных с появлением железной дороги, на наш взгляд, – интенсификация мобильности женщин. В повседневной жизни тундровой семьи женщины большую часть времени проводят на стойбище, тогда как мужчины совершают многочисленные поездки: в соседние чумы, чтобы арканить смешавшихся оленей или обсуждать тактику касланий; за бензином на факторию или в поселок; проверить качество пастбищ впереди и выбрать место для будущей стоянки. Женщины в оленеводстве менее мобильны, поскольку на них лежит целый комплекс задач, связанных с воспитанием детей, хозяйственной работой в чуме, шитьем одежды. Так, например, О. Хабек приводит сетование чумработницы из семьи коми на то, что, в отличие от мужчин, женщины меньше ездят, чем им хотелось бы (Хабек 2006).

Современная ненка в своих передвижениях на дальние расстояния зависит от мужчины, который возит ее к пунктам назначения на снегоходе. В данном случае мы не говорим об одиночных поездках хозяек на оленях за дровами. Поездка на снегоходе в поселок, вне зависимости от целей, на несколько дней выключает из хозяйственных дел и мужчину, и женщину, поэтому когда хозяйка ездит самостоятельно по железной дороге, пастух остается присматривать за стадом, детьми, стариками и собаками. Таким образом, время и трудозатраты членов семьи используются более рационально с точки зрения самих тундровиков, а проезд по маршруту Обская – Бованенково более актуален для кочевников, зимующих на значительном удалении от своего поселка.

Помимо женщин новые возможности получили и наименее мобильные члены семей – дети дошкольного возраста и старики. Ранее большинство тундровых детей в возрасте до 7 лет попадали в поселок, когда их отправляли учиться в школу-интернат. В настоящее время дошкольников могут туда привезти, например, на снегоходе, если родители уезжают из тундры надолго. Однако в такое путешествие, особенно если нужно преодолеть более 100 км, стараются не брать маленьких детей, поэтому их зачастую оставляют на стойбище с родственниками. Напротив, в поезде, следующем по маршруту Обская – Бованенково, регулярно можно встретить женщин с грудными младенцами в люльках.

У маленьких пассажиров именно в поезде начинается непосредственное знакомство с новой культурной реальностью, расширяющей представления о «большом мире», ограниченные до этого лишь кино и мультфильмами. Малыши формируют начальные впечатления от

встречи с *луца*³, впервые пробуют непривычные практики и техники тела: спят на вагонных полках, пользуются унитазом, едят в вагон-ресторане за высоким столом. Тем самым газпромовский поезд приобретает черты Хогвартс-экспресса для маленьких тундровиков, являясь своеобразным проводником в «таинственный» городской мир.

Проблемы передвижения пожилых людей похожи на детские, поскольку длительный путь на снегоходе по твердым застругам ямальской тундры в непредсказуемую погоду является тяжелым испытанием. В знакомых нам семьях теперь старики часто ездят в зимний «отпуск» по железной дороге, чтобы погостить в городе или поселке и пройти плановое лечение.

Оленеводы и рыбаки рассказывают, что дорога повлияла и на расширение коммуникации: активизировались гостевание между людьми из разных тундр и поддержание родственных связей. Родственники ездят помогать друг другу по хозяйству или на сезонную рыбалку, например в район Бованенково, где можно продать улов вахтовым рабочим. Вместе с тем сами ненцы замечают за некоторыми тундровиками злоупотребление поездками, говоря о таких: *«катаются туда-сюда»* или *«опять поехал в город отдохнуть»*, вместо того чтобы быть со своим стадом и помогать родственникам.

Железная дорога как объект неравенства

Наши наблюдения за эксплуатацией железной дороги коренным населением выявили проявления неравенства, обусловленные промышленной инфраструктурой. В рассуждениях на эту тему концептуально мы опираемся на понятия мотильности (*motility*) – потенциальной возможности передвижения (Kaufmann 2002: 37), неравномерности мобильности (*uneven mobility*) (Sheller 2014) и социально-пространственного неравенства (Urry 2007).

Можно говорить об «иерархии неравенств», базовая ступень которой связана с организацией доступа к инфраструктуре коллективов, проживающих в разных тундрах. На полуострове Ямал железная дорога для тундрового населения – единственное устойчивое круглогодичное транспортное сообщение, в реальности доступное лишь людям, кочующим поблизости. Отдаленные от магистрали территории лишены этого ресурса, располагая лишь спорадическими «административными» авиарейсами. Летом 2019 г. мы проводили исследования в сеяхинской тундре на севере полуострова и не раз обсуждали с оленеводами газпромовскую дорогу в свете перспективы строительства новой ветки от Бованенково до Сабетты. С одной стороны, тундровики опасаются изъятия пастбищ, появления строительного мусора, притеснений со стороны промышленников. С другой – с завистью говорят о «ярсалинских»,

кочующих рядом с железной дорогой, поскольку она положительно влияет на уровень жизни. Льготный проезд и транспортировка грузов не только экономят бюджет семей западного Ямала, но и в целом, повторимся, повышают мобильность, что делает людей более гибкими в реакциях на многие вызовы.

Мобильность сеяхинских оленеводов имеет менее магистральный характер. Люди, касающиеся в радиусе 100 км от промышленного поселка Сабетта, ездят туда за продуктами и бензином, остальным приходится добираться до Сеяхи. Поселок Сеяха – самый северный на Ямале – имеет регулярное сообщение с другими населенными пунктами только по воздуху два раза в неделю. Кочевники могут годами не попадать в городское пространство. В итоге статус инфраструктурно изолированного поселка определяет мотильность и мобильность приписанных к нему тундровиков; напротив, ярсалинские оленеводы, находясь даже в сотнях километров от «своего» поселка, оказываются более мобильными из-за соседства железной дороги.

Можно предположить, что у людей, проживающих в условиях ограниченной транспортной инфраструктуры, уровень адаптивности к условиям поселка и города оказывается более низким, у них меньше коммуникативных навыков в малознакомой среде. Кочевникам, передвигающимся по магистрали Обская – Бованенково, напротив, часто приходится выстраивать связи и общаться с новыми людьми: проводниками, попутчиками, таксистами, продавцами, не говоря о вахтовиках, работающих на самой дороге. Безусловно, опыт социализации вне тундровой обстановки является частью капитала подвижности (*motility capital*), который В. Кауфман определяет как незаменимый ресурс, повышающий качество жизни (Kaufmann 2002), или, согласно Дж. Урри, «сетевому капиталу» (*network capital*) (Urry 2007).

Представленный выше пример неравенства среди разных коллективов связан с наличием у одних и отсутствием у других транспортной инфраструктуры. Другая форма неравенства существует, как ни странно, среди тундровиков, кочующих поблизости от железной дороги. Южный участок магистрали проходит через Приуральский район (до станции Паюта и р. Ензор-яха), остальная часть идет по Ямальскому району, где пассажирами становятся жители панаевской и ярсалинской тундр. На пограничье районов (в районе станции Канары, 222-й км) проживает группа оленеводов, приписанных к Приуральскому району, но выпасающая свои стада на территории Ямальского. Семьи, именующие себя «паютинскими», «канарскими», «еркутинскими» или «яроновскими» (по названию крупной советской, ликвидированной в 1990-е гг., фактории Яроно), административно ограничены в доступе к железной дороге. Жители Ямальского района могут совершать неограниченное количество бесплатных поездок, приуральские тундровики – только

четыре раза в год. Более того, их передвижение лимитировано маршрутом Обская – Канары, и любые вояжи севернее не разрешены (соседи из Ямальского района ездят в любом направлении).

В разговорах с нами еркутинские кочевники выражали возмущение неравенством в доступе к дороге, потому что рядом с их стойбищами могут находиться чумы панаевских оленеводов, выпасающих оленей на одной земле, но у последних оказывается больше прав и возможностей. В администрации Приуральского района объясняют ограничение на поездки меньшим объемом муниципального бюджета по сравнению с Ямальским районом, на территории которого расположены важнейшие объекты-доноры Бованенково и Сабетта. Такое неравномерное распределение доступа к инфраструктуре мы рассматриваем в рамках концепции инфраструктурного насилия (*infrastructural violence*) как форму его пассивного проявления (Rogers, O'Neil 2012: 402–407).

Если описанные выше аспекты социально-пространственного неравенства носят системный характер, то весь порядок оформления заявки для проезда на газпромовском поезде имеет ряд возможностей для проявления властных отношений и злоупотреблений должностным положением на местном уровне. Сама доступность записи на поезд может зависеть от личности человека, работающего в районном управлении по делам коренных народов. Правом льготного проезда пользуется кочевое население, однако некоторые люди имеют скользящую идентичность и меняют год от года место жительства с тундры на поселок и обратно. У районных властей есть список кочевых семей, но четкий механизм принятия решений отсутствует: в одном случае сотрудник откажет записать человека, сославшись на то, что он житель поселка, в другом – запишет по личному знакомству.

Заключение

Строительство железной дороги в ямальской тундре вызвало у коренного населения, общественных организаций и ученых обоснованное беспокойство. Отчуждение пастбищ, прокладка трассы на маршрутах касланий, строительный мусор, увеличение численности приезжего населения – все это рассматривалось как угроза для оленеводства и рыболовства. В то же время за десять лет полноценного функционирования магистрали ненцы в значительной степени адаптировались к крупнейшему индустриальному объекту. В какой-то степени они «одомашнили» дорогу под свои нужды, включив ее в культурный ландшафт тундры. «Памятка по перегону оленей через полотно железнодорожной линии Обская – Бованенково и соблюдению правил безопасности при выпасе и перегоне животных»⁴ содержит пункт о недопустимости выпаса на расстоянии ближе 50 м к железнодорожному полотну, но мно-

гие стада свободно пересекают рельсы, иногда олени пасутся и на самой насыпи. К этому привыкли и пастухи, и вахтовики, а А.В. Головнёв с соавторами даже рассуждает о пасторалистской агентности поезда, произвольно участвующего в выпасе оленей (Головнёв и др. 2014: 26). Эта экологическая адаптация находит параллели и в динамике окружающей среды, которая также по-своему приспособливает дорогу и подстраивается под ее ритмы. В качестве примера можно привести экологию уникальной северной популяции краснокнижных кречетов, начавших гнездиться на железнодорожных мостах линии Обская – Бованенково, значительно продвинув на север границу своего ареала (Соколов и др. 2017).

Расширение мобильности людей и вещей, экономические преимущества быстрой и бесплатной доставки грузов и другие факторы моментально сделали железнодорожную линию Обская – Бованенково неотъемлемой частью повседневных практик кочевников западного Ямала. Нам показалось важным подчеркнуть в статье, как изменились паттерны мобильности женщин, пожилых людей и детей, получивших новые возможности для передвижений, не характерные для ненецких семей еще совсем недавно. Вместе с тем исследование режимов использования новых транспортных ресурсов в тундре выявило неравный доступ к инфраструктуре разных групп кочевого населения, что создает социально-пространственное неравенство, влияющее на качество жизни.

Возможность бесплатного проезда и другие преимущества, связанные с дорогой, не могут расцениваться как полноценное возмещение ущерба за изъятые пастбища. В то же время эксклюзивный доступ тундровиков к режимной трассе оказывается примером удачной непрямой компенсации, ставшей своего рода локальным компромиссом между индустрией и оленеводами. Более того, когда мы предлагали оленеводам поразмышлять о возможности демонтажа трассы с последующей рекультивацией территории, то они, зачастую не без иронии, говорили, что против такого сценария. Тем не менее в настоящее время он частично сбывается из-за пандемии COVID-19: с марта, как раз в период снабжения продуктами, коренному населению на неопределенный срок запретили передвигаться по железной дороге. Можно ожидать, что непредвиденные ограничения повысят ощущение ценности дороги как ресурса и реанимируют «традиционные» логистические схемы.

Примечания

¹ В.Н. Давыдов рассматривает приближенность кочевых маршрутов и расположение яранг вдоль Иульгинской трассы на Чукотке, которой активно пользуется коренное население (Давыдов 2019).

² Например, весной 2020 г. цены на двухкомнатные квартиры начинались от 700 тыс. руб.

³ Собирательное обозначение «русских» или приезжих.

⁴ Благодарим нашего коллегу И.В. Абрамова (Институт истории и археологии УрО РАН), предоставившего текст этого документа.

Литература

- Головнёв А.В., Лезова С.В., Абрамов И.В., Белоруссова С.Ю., Бабенкова Н.А. Этноэкспертиза на Ямале: ненецкие кочевья и газовые месторождения. Екатеринбург: АМБ, 2014.
- Давыдов В.Н. Использование ресурсов жителями Чукотки в контексте социально-экономических изменений // Кунсткамера. 2019. № 1 (3). С. 162–170.
- Зуев С.М., Кибенко В.А., Сухова Е.А. Социально-экономические факторы жизнедеятельности кочевого населения Ямало-Ненецкого автономного округа // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2017. Т. 3. С. 33–44.
- Пиманов А.С. История строительства железной дороги «Чум – Салехард – Игарка» (1947–1955 гг.). Тюмень: Тюменский областной гос. ин-т развития регионального образования, 1998.
- Поворознюк О.А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносоциальные сети и борьба за ресурсы // Этнографическое обозрение. 2016. № 1. С. 23–41.
- Соколов А.А., Фуфачев И.А., Соколов В.А., Соколова Н.А., Головатин М.Г., Диксон Э. Кречет в техногенном ландшафте Ямала (Ямало-Ненецкий автономный округ) // Фауна Урала и Сибири. 2017. № 2. С. 180–185.
- Хабек Й.О. Гендер, «культура», северные просторы // Этнографическое обозрение. 2006. № 4. С. 59–68.
- Forbes B.C., Stammer F., Kumpula T., Meschtyb N., Pajunen A. and Kaarlejärvi E. High resilience in the Yamal-Nenets social-ecological system, West Siberian Arctic, Russia // Proceedings of the National Academy of Science. 2009. Vol. 106 (52). P. 22041–22048.
- Kaufmann V. Re-thinking Mobility. Burlington, VT: Ashgate, 2002.
- Kumpula T., Forbes B.C., Stammer F., Meschtyb N. Dynamics of a Coupled System: Multi-Resolution Remote Sensing in Assessing Social-Ecological Responses during 25 Years of Gas Field Development in Arctic Russia // Remote Sensing. 2012. № 4 (4). P. 1046–1068.
- Liarskaya E. «Where Do You Get Fish?»: Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes // Sibirica. 2017. Vol. 3 (3). P. 125–149.
- Rodgers D., O'Neill B. Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue // Ethnography. 2012. Vol. 13 (4). P. 401–412.
- Sheller M. The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology // Current Sociology Review. 2014. Vol. 62 (6). P. 789–811.
- Urry J. Mobilities. Cambridge, UK: Polity, 2007.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

Terekhina Aleksandra N. and Volkovitskiy Aleksandr I.

THE RAILWAY ACROSS THE TUNDRA: YAMAL REINDEER HERDERS AND INFRASTRUCTURE*

DOI: 10.17223/2312461X/29/4

Abstract. The construction of the Obskaia – Bovanenkovo railway, designed to transport goods and people to one of the largest gas fields in Russia, was completed on the Yamal Peninsula in 2011. The presence of the road in the territories used by Yamal reindeer herders has led to the exclusion of a significant part of their pastures. However, in the recent years, for the local indigenous population the railway has become not only an integral part of the landscape, but also a new driver of mobility. The tundra people living near the railroad are actively using the new infrastructure, enjoying free transport (e.g., to stock up on food in urban wholesale centres, etc.). Railway stations have become points of gravity for nomads, and the railroad has expanded the boundaries of traditional gender mobility, allowing women to move inde-

pendently of men at almost any time of year. In addition, the least 'mobile' age groups – old people and children – also got new opportunities. At the same time, the industrial infrastructure has resulted in various manifestations of socio-spatial inequality.

Keywords: reindeer herding, Nenets, Yamal, Arctic, infrastructure, railway, mobility, motility, socio-spatial inequality

* The article is written under the research project No. 18-18-00309 (Principal Investigator V.N. Davydov), supported by the Russian Science Foundation (RNF).

References

- Golovnyev A.V., Lyezova S.V., Abramov I.V., Belorussova S.Iu., Babenkova N.A. *Etnoekspertiza na Yamale: nenetskie kochev'ia I gazovyye mestorozhdeniia* [Ethnoexpertise on Yamal: The Nenets migrations and gas fields]. Yekaterinburg, Izdatel'stvo AMB, 2014.
- Davydov V.N. Ispol'zovanie resursov zhiteliami Chukotki v kontekste sotsial'no-ekonomicheskikh izmenenii [The use of resources by the people of Chukotka in the context of socio-economic changes], *Kunstkamera*, 2019, vol. 1(3), pp. 162–170.
- Zuiev S.M., Kibenko V.A., Sukhova Ie.A. Sotsial'no-pravovyye factory zhiznedeiatel'nosti kochevogo naseleniia Yamalo-Nenetskogo okruga [Social and legal factors in the life and activities of the nomad population of the Yamal-Nenets Autonomous Region], *Vestnik Tumenskogo gosudarstvennogo universiteta. Sotsial'nyie I pravovyye issledovaniia*, 2017, vol. 3(3), pp. 33–44.
- Pimanov A.S. *Istoriia stroitel'stva zheleznoi dorogi "Chum – Salekhard – Igarka" (1947–1955)* [The history of building the railroad 'Chum – Salekhard – Igarka', 1947–1955]. Tyumen, Tyumenskii iblastnoi gusudarstvennyi institute razvitiia regionalnogo obrazovaniia, 1998.
- Povoroznyuk O.A. Gorodskii aborigeny BAMA: industrialnyi bum, tekhnosotsial'nyie seti I bor'ba za resursy [The urban aborigines of BAM: Industrial boom, techno-social nets and the struggle for resources], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2016, no. 1, pp. 23–41.
- Sokolov A.A., Fufachev I.A., Sokolov V.A., Sokolova N.A., Golovatin M.G., Dikson A. Krechet v tekhnogenom landshafte Yamala (Yamal-Nenetskii avtonomnyi okrug) [Gyr-falcon in the technogenic landscape of Yamal (Yamal-Nenets Autonomous Region)], *Fauna Urala I Sibiri*, 2017, no. 2, pp. 180–185.
- Habeck J.O. Gender, «kul'tura», severnye prostory [Gender, "culture", northern open spaces]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2006, no. 4, pp. 59–68.
- Forbes B.C., Stammler F., Kumpula T., Meschtyb N., Pajunen A. and Kaarlejäärvi E. High resilience in the Yamal-Nenets social-ecological system, West Siberian Arctic, Russia. *Proceedings of the National Academy of Science*, 2009, Vol. 106 (52), pp. 22041–22048.
- Kaufmann V. *Re-thinking Mobility*. Burlington, VT: Ashgate, 2002.
- Kumpula T., Forbes B. C., Stammler F. and Meschtyb N. Dynamics of a Coupled System: Multi-Resolution Remote Sensing in Assessing Social-Ecological Responses during 25 Years of Gas Field Development in Arctic Russia, *Remote Sensing*, 2012, no. 4 (4), pp. 1046–1068.
- Liarskaya E. "Where Do You Get Fish?": Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes, *Sibirica*, 2017, vol. 3(3), pp. 125–149.
- Rodgers D., O'Neill B. Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue, *Ethnography*, 2012, vol. 13(4), pp. 401–412.
- Sheller M. The New Mobilities Paradigm for a Live Sociology, *Current Sociology Review*, 2014, vol. 62(6), pp. 789–811.
- Urry J. *Mobilities*. Cambridge, UK: Polity, 2007.