

**ТРАНСПОРТНАЯ (НЕ)ДОСТУПНОСТЬ:
ОПЫТ И ПРАКТИКИ МОБИЛЬНОСТИ ЖИТЕЛЕЙ
ПОСЕЛЕНИЙ В НАЦИОНАЛЬНЫХ
РЕСПУБЛИКАХ СИБИРИ**

Куклина Вера Владимировна,
кандидат географических наук,
старший научный сотрудник лаборатории георесурсоведения
и политической географии Института географии
им. В.Б. Сочавы Сибирского отделения
Российской академии наук, г. Иркутск
E-mail: vvkuklina@gmail.com

В данной статье предложено изучение ограничений транспортной доступности и определение транспортной удаленности как в связи с физическими расстояниями и развитием транспортной инфраструктуры, так и с опытом и практиками передвижения местных жителей. В качестве модельных были выбраны поселения на основе преобладающего вида транспортного сообщения: воздушного в городе Якутск, железнодорожного в городе Северобайкальск, автомобильного в селе Орлик и сезонно-ограниченного в селе Тоора-Хем. Рассмотрены дискурсы от транспортной доступности и удаленности в связи со статусом поселения в национальном субъекте, социально-экономическим положением, опытом мобильности населения. Особенностью рассматриваемых поселений является их расположение на различных полюсах дискурсов о транспортной доступности и ее востребованности. Полевые исследования проводились в 2017 г. в Якутске, в 2016 и 2017 гг. в Северобайкальске, в 2013 г. в с. Тора-Хем и в 2006 и 2012 г. в с. Орлик и включали интервью с местными жителями и внешними экспертами, наблюдений, анализа статистических данных и муниципальных отчетов. В результате продемонстрирован комплекс разнообразных факторов, влияющих на восприятие жителями различных поселений своего географического положения и транспортной доступности. Отмечено, что различные транспортные пути служат не только способом сообщения с внешним миром, но и задают направление развития социальных сетей, экономических интересов и отношений власти. Преимущества же транспортной доступности воспринимаются неоднозначно в зависимости от опыта мобильности местных жителей.

Ключевые слова: транспортная доступность, удаленность, мобильность.

TRANSPORTATION (IN)ACCESSIBILITY: EXPERIENCE AND PRACTICES OF MOBILITIES IN THE SETTLEMENTS OF THE NATIONAL REPUBLICS OF SIBERIA

Kuklina Vera Vladimirovna

B.V.Sochava Institute of Geography, Siberian Branch
of the Russian academy of Science, Irkutsk

In this article, we study the challenges of transportation (in)accessibility and determine the transport remoteness in relation to the physical distances, development of the transport infrastructure, as well as the experience and practices of local mobilities. The research is focused on relations between the discourses about transportation accessibility and remoteness with the status of a settlement in the national subject, social and economic situation, and the local residents' experience of mobility. The cases of settlements for study were chosen based on the prevailing transportation mode: airways in the city of Yakutsk, railway in Severobaikalsk, automobile in the village of Orlik, and changing over the seasons in the village of Toora-Khem. A feature of these settlements is their location at opposite poles in the discourses about transportation accessibility and its importance. The analysis is based on the materials of field studies - interviews with local residents and external experts, observations, analysis of statistical data and municipal reports gathered in 2017 in Yakutsk, in 2016 and 2017 in Severobaikalsk, in 2013 in Toora-Khem and in 2006 and 2012 in Orlik. As a result, a complex set of various factors that affect the perception by residents of different settlements of their geographical location and transportation accessibility was found. It is noted that the various transportation routes not only serve as a means of communication with the outside world, but also impose the direction of development of social networks, economic interests and relations of power. The perception of advantages of transportation accessibility also varies depending on the experience of mobility of local residents.

Keywords: transportation accessibility, remoteness, mobility.

Транспортная доступность и транспортная удаленность являются одними из основных категорий, которыми географы оперируют при изучении освоения территорий, оценке их вовлеченности в международное разделение труда и глобальные потоки, планирования социально-экономического развития, формирования центров и периферий. Города, а в принципе и любые поселения, в данном случае выступают как институты перевода, «пункты передачи для рассеянных сетевых пространств» (relay points for dispersed network spaces" [Amin, Thrift 2002, с. 72].

Ограничения транспортной доступности и определение транспортной удаленности в первую очередь связывают с физическими расстояниями и развитием транспортной инфраструктуры, в то время как опыт и практики передвижения местных жителей часто остаются за пределами внимания. Между тем антропологи отмечают, что изоляция от внешнего мира в виде отказа от автомобильных дорог может быть добровольным выбором отдельных локальных сообществ [Schweitzer et al., 2017]. Более того, транспортная доступность осмысливается иным образом в кочевых культурах, нежели в оседлых [Konstantinov, 2009]. Доступность в последнем случае не стоит как проблема, отличается лишь скорость человеческих, вещественных и информационных потоков и на первый план выходят вопросы сложившихся траекторий движения людей, грузов, информации и т.п. между определенной локальностью и внешним миром, а также возникающие препятствия, помехи и ограничения в их передвижении. Как показывают исследования на Ямале [Forbes et al. 2009], основной проблемой оленеводов является не только и не столько изъятие земель традиционного природопользования нефте- и газодобытчиками, сколько препятствия и помехи в сезонных миграциях оленеводов: до тех пор, пока у оленеводов остаются альтернативные пути миграций, конфликты интересов с ресурсодобывающими предприятиями ограничены рисками экологических катастроф. Между тем с развитием глобальных транспортных связей право на мобильность все чаще осмысливается как одно из важнейших прав человека [Cresswell 2006].

В данной статье поселения в национальных республиках Сибири выбраны на основе преобладающего вида транспортного сообщения. На примере городов Якутск и Северобайкальск и поселков Тоора-Хем и Орлик будут рассмотрены дискурсы от транспортной доступности и удаленности в связи со статусом поселения в национальном субъекте, социально-экономическим положением, опытом мобильности населения. Особенностью рассматриваемых поселений является их расположение на различных полюсах дискурсов о транспортной доступности и ее востребованности. Тоора-Хем и Якутск находятся на одном полюсе в связи со скептическим восприятием преимуществ транспортной доступности. В частности, в Интернете легко можно найти негативные высказывания пользователей о проектах строительства железных дорог в Республиках Тыва и Саха (Якутия). Однако если для Тоора-Хем удовлетворенность ограниченной транспортной доступностью связана с ориентацией на

традиционный образ жизни, в случае с Якутском она компенсируется сетью воздушных авиалиний. На другом полюсе – Северобайкальск, зависимый от деятельности железной дороги, и Орлик, периодически переживающий размытие автомобильной дороги, обеспечивающей транспортную связь района с внешним миром. Таким образом, каждый случай является показательным примером преобладания определенного вида транспортного сообщения.

Полевые исследования проводились в 2017 г. в Якутске, в 2016 и 2017 г. в Северобайкальске, в 2013 г. в с. Тора-Хем и в 2006 и 2012 гг. в с. Орлик. Использованные методы исследования включают глубинные и групповые интервью с местными жителями, экспертные интервью с представителями муниципальных образований, наблюдения и анализ статистических данных и муниципальных отчетов. При анализе статистических данных и муниципальных отчетов существует проблема сопоставления данных за различные годы, поскольку информация предоставлена неравномерно по различным муниципальным образованиям и поселениям. Поэтому статистические данные по каждому поселению предоставлены индивидуально, что позволяет показать определенные тенденции, которые нуждаются в дальнейших исследованиях.

Воздушное сообщение: Якутск

Якутск служит примером столичного города, который, несмотря на отсутствие надежной транспортной связи, сохраняет и увеличивает свою роль центра Республики Саха (Якутия), с высокими темпами роста населения. Почти одна треть населения региона (322000 из 961000 чел.) в 2016 г. проживала в Якутске [*Росстат...*]. По словам Аргуновой-Лоу, в 1990-х гг. республика обрела следующие «атрибуты символической, но не истинной, государственности: президента, флаг, эмблему и авиалинии» [*Argounova-Law 2004*]. Помимо авиалиний, можно отметить развитие мобильной связи, которую тоже можно считать воздушным сообщением.

Роль авиатранспорта в обеспечении транспортной доступности в постсоветский период значительно сократилась, закрылись многие аэропорты и посадочные площадки, сократился парк воздушных средств, что особенно сказалось на арктических поселениях. Цены на авиабилеты достигают за 20–30 тыс. руб. только в одну сторону, но и они в отдельные улусы распродают за три месяца до перелета из-за редкости перелетов. Между тем субсидируемый билет в Москву может иметь стоимость 10 тыс. руб. Кроме того, внутрирегиональная воздушная связь в основном осуществляется через г.

Якутск. Отсутствие прямых внутрирайонных перелетов в разы увеличивает стоимость поездок между соседними районами. К тому же существуют административные барьеры для развития малой авиации, к которой предъявляются те же требования, что и крупной авиации. Предприятия с малыми воздушными судами остаются неконкурентоспособными в перевозке пассажиров, но в летний период обеспечивают завоз скоропортящихся продуктов. В результате «Полярные авиалинии» остается единственной авиакомпанией, обеспечивающей пассажирские перевозки в арктические улусы.

Воздушные авиалинии исторически остаются основным способом связи с арктическими районами, но и для связи с другими районами с ограниченной сетью автомобильных и железных дорог их роль трудно переоценить.

Для одной из респонденток среднего возраста, приехавшей в Якутск для учебы и оставшейся здесь в поисках работы в 1990-е гг., вопрос транспортной схемы является одним из наиболее болевых. В родной деревне в Среднеколымском улусе, в полынье утонул брат, передвигавшийся на снегоходе по зимнику, из-за сломавшегося в пути автомобиля во время переезда по зимнику насмерть замерзла родная тетя. В сжатые сроки действия зимника завозятся продукты, лекарства и прочие необходимые для жизни товары, однако к осени данные запасы исчерпываются. Несмотря на то, что передвижение по зимникам связано со смертельным риском, передвижение воздушным транспортом оказывается еще более ограниченным внутри удаленных улусов: для больных и беременных предоставляется санитарный рейс, который увозит в больницу, но для поездки обратно жители предоставлены сами себе: *«Мы еще смеялись, ребенок скоро ходить начнет, а он еще до дому не доехал. Уже ребенок ползает. Был у кого-то случай там, уже ребенку 3-4 месяца, просидели, ждали. Года три назад мои родители уехали отсюда летели в Среднеколымск (улусный центр). В сентябре месяце. И они оттуда только в октябре улетели. Потом я позвонила в правительство, мне кто-то дал горячую линию. Потом пришел ответ в письменном виде, написали, что с 20-го сентября по 30 октября самолеты не летали по причине метеоусловий».*

В связи с озвученными выше проблемами ее пожилые родители приняли решение переселиться в Якутск, однако сохраняют в деревне дом и периодически посещают его. Проживание в городе для них является сложным в связи с отсутствием сложившихся соседских и дружеских связей, ограниченным жилым помещением,

трудностями пребывания на свежем воздухе, однако возвращение в деревню чревато отсутствием квалифицированного медицинского обслуживания, а также родственников или социальных работников, которые могли бы обеспечить за ними надежный уход.

Другой пример – респондентки пенсионного возраста, прибывшей в Якутск из Момского улуса для опеки своего внука, поступившего на первый курс вуза. По ее словам, из-за низкого уровня преподавания и недостатка преподавателей в сельских школах ребенок не мог претендовать на бюджетное обучение, и в настоящее время ее задача – контролировать учебу студента, чтобы потраченные всей расширенной семьей на обучение деньги не были истрачены напрасно. Основную часть свободного времени она посвящает покупкам вещей, которые она затем пересылает самолетом со знакомыми или по договоренности с пилотами. Односельчане обращаются к ней по мобильной связи с просьбами отправить лекарства, которые отсутствуют в деревне, а родные благодарны за продукты, которые приобретены по цене, порой в 2 раза ниже стоимости в местных магазинах.

Для жителей Якутска, не имеющих опыта проживания в труднодоступных районах, воздушное сообщение предлагает уже более широкие альтернативы. Региональное правительство и интеллектуальные элиты уже долгие годы являются активными участниками не только общероссийских, но и международных дискуссий о будущем Арктики. В городе регулярно организовываются международные конгрессы и конференции (по варганной музыке в 1991 г., шаманизму в 1992 г., устному эпосу в 1994 г., музыкальной этнографии тунгусо-маньчжурских народов Северной Азии в 2000 г. и т. д.), созданы государственный ансамбль «Сээдьэ», танцевальный фольклорный ансамбль «Гулун», Музей музыки и фольклора народов Севера, Театр культуры народов Севера, установлены связи международного книгообмена с крупнейшими библиотеками зарубежных стран [Винокурова 2014], а также проводятся международные кинофестивали и спортивные игры «Дети Азии». Для представителей коренных малочисленных народов Севера Якутск также более предпочтителен, так как имеет разносторонне развитую политику по развитию их культурного потенциала (вузы, медиа, учреждения культуры и т.п.) [Она же 1992].

Кроме того, уже налажены потоки информационных и образовательных связей с городами и вузами других арктических стран, которые одним из последствий имеют расширение в данных городах

якутских диаспор. По сравнению с многодневными маршрутами между Якутском и улусными центрами, различие в несколько часов между перелетами в российские столичные центры и зарубежные города выглядят незначительными.

Железнодорожное сообщение: Северобайкальск

Северобайкальск с населением 23673 чел. [Росстат...], несмотря на наличие железнодорожного пути и выполнение функций центра отделения РЖД, наоборот, в повседневном дискурсе характеризуется «островным» положением, периферией по отношению как к Республике Бурятия, так и стране в целом, и демонстрирует высокий миграционный отток населения. Высокая мобильность местного населения здесь задана изначально историей формирования города. В 1975 г. он был основан молодыми участниками строительства Байкало-Амурской магистрали. Основной костяк был составлен ленинградцами, которые в плане города нашли место для воплощения символов Ленинграда в пространстве города. Среди прибывших были мигранты и из других уголков страны, которые все вместе сформировали новое сообщество «бамовцев». Низкие цены на транспортное сообщение позволяли сохранять связи со своими родными городами. После развала плановой системы многие туда же и вернулись. Однако для многих город стал родным, выросло новое поколение уже укоренившихся северобайкальчан, которые имеют значительный символический капитал в виде связей с другими городами. Данный капитал частично воплощается в развитии туризма – с одной стороны, возвращении на время отпуска уехавших бывших местных жителей, с другой – зарубежных туров. Последнее обусловлено традиционно высоким уровнем образования в местных школах, который предоставляет выпускникам более широкий выбор вузов, в совокупности со знанием английского они становятся участниками международных волонтерских проектов и принимают зарубежных туристов.

Поскольку РЖД является частным предприятием, довольно трудно выявить долю его сотрудников в общей структуре занятости. Согласно статистическим данным 2016 гг. [Там же], в Северобайкальске 34,38 % занятого населения занято в области транспорта и связи, преимущественно в РЖД. Основными источниками рабочей силы служат местные сообщества, особенно молодые люди из местных железнодорожных профессиональных училищ. В первые годы функционирования железной дороги многие объекты инфраструктуры относились к ведомству Министерства транспорта, включая

школы. В результате многие школьники параллельно с обучением в школе получали железнодорожные специальности. Для формирования собственных кадров в Северобайкальске была открыта железнодорожная школа-интернат, действующая до сих пор. В ней обучаются школьники 10-11 классов из бамовских поселков с целью поступления в железнодорожные вузы. В ходе учебы они знакомятся с железнодорожными специальностями, встречаются с представителями различных железнодорожных профессий, посещают отделения железной дороги во время экскурсий. В Северобайкальске также функционирует профессиональное училище, в которых местные дети, не имеющие возможности выехать из города для получения образования, могут выучиться и получить железнодорожную специальность. После получения железнодорожной специальности для многих судьба представляется предопределенной: *«куда еще с таким образованием?»*.

Зависимость от железной дороги проявляется и в сфере здравоохранения: единственная в городе больница принадлежит РЖД, что значит житель другого поселения, работающий на железной дороге, и члены его/ее семьи имеют больше прав на обслуживание, чем проживающий рядом с больницей житель, не связанный с железной дорогой. С другой стороны, больница не имеет права участвовать в федеральных программах модернизации оборудования и обновления медицинских кадров.

В настоящее время жители Северобайкальска тратят 42 часа на поездку в поезде, чтобы добраться до республиканского центра Улан-Удэ, и требуется около месяца, чтобы документы из Северобайкальска были доставлены в Улан-Удэ почтовой службой. Автомобильная дорога, соединяющая Северобайкальск с западными регионами, не имеет федерального статуса, отличается низким качеством и обычно не использовалась для автомобильных перевозок. Тем не менее в 2017 г. запущен маршрутный автобус, следующий из Северобайкальска в Иркутск и обратно. В этом же году в Северобайкальске открылся магазин сети «Светофор», который также снабжается автомобильным транспортом.

Интенсивность движения пассажирских поездов по магистрали незначительна – 1–2 пары поездов в сутки на участке Комсомольск-Северобайкальск и 9–16 пар на западном участке. В основном БАМ играет транзитную роль для грузовых перевозок: уголь, газ, нефть, лес и другие природные ресурсы перевозятся с Запада на Восток (прежде всего на азиатские рынки). В последние годы отмечается

рост объема грузоперевозок: с 2006 по 2015 г. на 51 %. В 2014 г. началось строительство второго трека, популярно называемого «БАМ-2». В средствах массовой информации этот проект был назван новым стимулом для социально-экономического развития региона БАМ, что привело к увеличению грузоперевозок и добыче полезных ископаемых.

Железнодорожное сообщение способствует расширению практик онлайн-покупок и покупок по телефону и использованию почтово-багажных вагонов для перевозки. Например, одна из наших респондентов покупает мебель в Новосибирске для гостевого домика, розы для своего сада и цыплят для своей маленькой фермы. По ее словам, почти все имеют знакомых в Красноярске или Новосибирске, которые за 5–10 % добавленной стоимости будут покупать для них и отправлять вещи поездами по более низкой цене, чем в местных магазинах. Другая респондентка делилась опытом покупок картофеля в Красноярске, используя услуги логистической компании - покупка по-прежнему обошлась дешевле, чем в местных магазинах. Зимой она там же покупала мясо с единственным условием от логистической компании, чтобы оно было хорошо упаковано. В Москве был куплен диван, который с транспортными расходами по-прежнему был дешевле, чем в Красноярске и Новой Чаре.

Жители города практически до окончания его строительства в 2003 г. имели достаточно привилегированное положение по сравнению с другими городами и особенно в связи со средним уровнем социально-экономического развития глубоко дотационной Республики Бурятия (Город после комбината... 2012). С реформами РЖД сокращается число его работников, растут тарифы на перевозку пассажиров и грузов, сокращается количество пассажирских поездов и, как результат, усиливается периферийность региона. На данном фоне усиливаются представления о транспортной удаленности и даже сепаратистские настроения по отношению к Республике Бурятия.

Автомобильное сообщение: Орлик

Тоора-Хем и Орлик являются поселками-центрами районов - территорий традиционного расселения представителей коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока – тувинцев-тоджинцев и сойотов. Многочисленные исследования этнографов и географов отмечают культурную близость данных двух этнических групп, а также тофаларов и цаатанов в Монголии (по-

дробнее об их географических связях: [Дашпилов, Куклина 2013]. В условиях отсутствия культурной автономии на уровне регионов, процесс их урбанизации слабее развивается за пределами данных районов. Местные жители демонстрируют удаленность от региональных центров, несмотря на улучшение транспортной инфраструктуры, и сохраняют примерно на одном уровне миграционный баланс. Однако темпы и глубина ассимиляции существенно различаются.

Одним из наиболее показательных примеров является развитие оленеводства. Его сокращение у сойотов Окинского района началось еще в 1920-х г., и было частично связано с экономическими изменениями, которые сопровождали создание Советского государства. Оленеводство постепенно замещалось скотоводством; последние стада оленей были уничтожены в 1960-х гг., потому что они считались экономически нежизнеспособными. В начале 1990-х гг. были попытки возродить оленеводство: завезли 60 животных из соседней Тофаларии, однако навыки, связанные с определенным образом жизни, были практически утрачены. Присмотр и уход за оленями перешли из личной или семейной в профессиональную сферу. По данным статистических отчетов в 2016 г. в местном стаде насчитывалось 52 северных оленя, а поголовье лошадей и крупного рогатого скота существенно сократилось с 2014 по 2016 г. на 32 и 8 % соответственно [Росстат...]. В настоящее время субсидии в районе направлены на поддержку на содержание племенного маточного поголовья яков и табунных лошадей [Официальный сайт... 2016]. По мнению Брайена Донахо [Donahoe 2006], утрата культурных традиций связана с уровнем автономии, Окинский район существует как отдельная административная единица с 1940 г.; до этого он был частью соседнего Тункинского района, что значительно способствовало бурятизации сойотов, однако влияние транспортной доступности так же является значительным фактором.

Население села Орлик – 2555 чел., или 47,7 % общей численности Окинского района (последние доступные данные – Переписи населения 2010 г.). Расстояние до Улан-Удэ, столицы Республики Бурятия, составляет более 700 км, из них основное время занимает преодоление 160 километров грунтовой дорогой от Орлика до Монд, поселка Тункинского района. Данная дорога в районе была построена в 1960-х гг. для освоения полезных ископаемых района. Следует отметить, что район уже имеет достаточно длинную исто-

рию добывающей промышленности: местные графитовые месторождения разрабатывались еще в середине XIX в. и вывозились из средней долины реки Ока в зимнее время в нижнюю долину – современный Аларский район Иркутской области, где проходил Московский тракт и впоследствии – Транссибирская железная дорога. Построенная грунтовая дорога пролегла по существовавшей ранее неофициальной дороге, использовавшейся для связи между верхними долинами рек Ока и Тунка. В свою очередь, речное сообщение с нижней долиной реки Оки постепенно исчезло и используется только любителями экстремального туризма так же, как и сообщение вьючными тропами с тувинцами-тоджинцами и тофаларами.

По данным местной администрации, доля протяженности дорог, не отвечающим нормативным требованиям, на территории района составляет 84,7 %, 427,2 км из 442,5 км общей протяженности автомобильных дорог местного значения. Дорога размывалась наводнениями несколько раз за последние десятилетия, но каждый раз оперативно восстанавливалась золотодобывающими компаниями. Использование тяжелой техники данными предприятиями еще более способствует низкому качеству дороги для легковых автомобилей. В настоящее время существует два золотодобывающих предприятия, одно из которых (Холбинское месторождение ОАО «Бурятзолото») является самым крупным в Республике Бурятия. Высокое значение нефрита на китайском рынке делает его добычу особенно прибыльной; вторым по объему отгруженных товаров в районе является ОАО «Байкалкварцсамоцветы» [Официальный сайт... 2016]. Всего число местных жителей, занятых в добыче полезных ископаемых в Орликском сельском поселении достигает 522 чел., в то время как среднесписочная численность работников организаций оценивается в 1226 чел. и среднемесячная заработная плата работников организаций - 33360,8 руб. [Росстат...].

Несмотря на критическое состояние, автомобильная дорога востребована местными жителями для поездок в Иркутск, где сбывается мясная продукция местных жителей и закупаются товары для личного пользования и для снабжения местных магазинов. Благодаря низким транспортным издержкам, цены в местных магазинах незначительно превышают средние по региону.

Ограниченное транспортное сообщение: Тоора-Хем

В Тоора-Хем с численностью населения 3160 чел. проживает 48,7 % всего населения Тоджинского кожууна [Там же]. В связи с

ограниченной транспортной доступностью и дискомфортом климата, вместе с Монгун-Тайгинским кожууном в Республике Тыва он был признан районом Крайнего Севера, несмотря на южное положение. Электричество обеспечивается при помощи дизельных электростанций, доставка топлива для которых составляет существенную часть местных бюджетов.

Кочевые практики по-прежнему поддерживаются некоторыми из его мужских жителей, которые проводят большую часть года в лесу и горах и живут в деревне только зимой. По сравнению с другими оленеводческими районами, переход на автоматизированный транспорт оказался затруднен: даже военный транспорт оказался не всегда способен преодолевать горные склоны. Для транспортировки охотников в советский период использовались вертолеты [Рассадин 2005]. Однако при этом учитывались местные традиции оленеводства, кроме того, изолированность и культурная специфика республики также позволили сохранить традиционное природопользование [Donahoe 2006]. Поголовье оленей здесь сохранилось лучше, чем в Окинском районе, и к 2015 г. достигло 3166 голов [Росстат...]. По наблюдениям Б. Донахо [2006], около 30 семей в Тодже ведут кочевой образ жизни. Кроме того, с 2008 по 2016 г. статистические органы регистрируют рост поголовья крупного рогатого скота и лошадей в 1,3 и 2,5 раза соответственно [Росстат...].

Строительство основной части грунтовой дороги в Тоджу, за исключением моста через реку Бий-Хем, на которой летом осуществляется паромная переправа, было завершено в 2009 г. Осуществлялось оно по соглашению между Республикой Тыва и Лунсин Лимитед (принадлежащей китайской горнодобывающей группе Zijin), с целью разработки Кызыл-Таштыгского месторождения полиметаллов (свинец, медь и цинк), расположенного перед паромной переправой. В 2015 г. на месторождении был открыт горно-обогаительный комбинат - крупнейший частный инвестиционный проект на территории Республики Тыва (16,8 млрд руб.) [РИА-Новости... 2015]. Компания взяла на себя обязательства обеспечивать занятость местных жителей, социальную поддержку и обслуживание дороги. Однако фактически внимание уделено тому участку дороги, который эксплуатируется добывающей компанией, деньги же, выделяемые компанией для социальной поддержки администрации кожууна, идут на содержание зимника и паромную переправу автомобилей через Бий Хем. Между тем предприятие является одним из

компонентов реализации проекта «Один пояс — один путь» [Тувинская правда 2016], имеющего целью развитие экономических и транспортных связей Китая.

В Кызыле был создан Республиканский фонд поддержки оленеводства, в который основные инвесторы Тоджинского кожууна – Лунсин и Ак-Сугская горнорудная компания, а также 3 золотодобывающие компании вкладывают спонсорскую помощь, таким образом скорее увеличивая, чем сокращая различия между традиционным и индустриальным образами жизни:

«И эти деньгам выделяются нашим оленеводам, которые пасут оленей, находятся в тайге круглогодично. Еще у нас есть МУП «Удэген», где у нас 18 оленеводов. поголовье оленей у них растет. В этом году две тысячи было, в прошлом – 1200-1300 было» (глава Тоджинского кожууна); «Общественные слушания проводятся здесь, а оленеводы кочуют в горах и узнают последними о том, что происходит» (жен. 40 лет, с. Тоора-Хем).

Опасения местных жителей в связи с деятельностью предприятия связаны с риском загрязнения рек и развития браконьерства. У кожууна пока не существует каких-либо альтернатив – на фоне общего низкого уровня жизни в Республике Тыва кожуун отличается еще более низкими показателями. Чтобы обеспечить еду в деревню, местные власти транспортируют ее из Кызыла. Источниками доходов местного населения являются бюджетная сфера, Азасский заповедник, леспромхоз, традиционные отрасли хозяйства и добывающая промышленность. Причем в 2013 г. тоджинцы с большей вероятностью были безработными:

«Безработица тут! Люди живут только на эти, пособия детское. По инвалидностям на пенсию живут. В: Как они вообще выживают? О: Они, тоджинцы, вообще такой народ, очень мягкий народ! Они выживают, наверное, из-за природы. Вот когда летом их встречаешь, собирают ягоду, продают. Рыбу ловят, тоже продают. И охотятся. Они постоянно охотятся. Мясо сами добывают, рыбу сами добывают. Мы у них покупаем мясо, ягоды» (жен., 50 лет).

По данным корреспондентов газеты «Тувинская правда» [2016], на Кызыл-Таштыгском горно-обогательном комбинате работали 558 жителей Республики Тыва, в т. ч. 67 тоджинцев, и более 180 иностранных граждан. Средняя зарплата была заявлена около 50 тыс. руб. В 2013 г. речь шла о зарплатах на уровне 10–12 тыс. руб., в 2017 г. среднемесячная заработная плата, по данным Росстата –

22355,1 руб., добывающая промышленность в списке видов экономической деятельности не зарегистрирована [Росстат...]. Таким образом, при незначительном числе местных работников на предприятии, уровень заработной платы также выглядит скромным.

Длительный опыт почти изолированного существования способствовал сохранению традиционного образа жизни тувинцев-тоджинцев, которые выражают небольшую заинтересованность в увеличении своей транспортной доступности, скорее наоборот – заинтересованы в сохранении определенной удаленности. Создание заповедника и в настоящее время – горнодобывающего комбината, меняют пути кочевий и охотничьего и прочих традиционных промыслов и вовлекают жителей из локальных напрямую в международные связи. Остается лишь вопрос: что они выигрывают от участия в данной глобализации.

Краткий обзор проблем мобильности представителей местных сообществ имеющих различный опыт и способы передвижений, показывает комплекс разнообразных факторов, влияющих на восприятие жителями различных поселений своего географического положения и транспортной доступности. Различные транспортные пути служат не только способом сообщения с внешним миром, но и задают направление развития социальных сетей, экономических интересов и отношений власти. Преимущества же транспортной доступности воспринимаются неоднозначно в зависимости от опыта мобильности местных жителей.

Несмотря на наличие разнообразных ресурсов и дополнительные возможности, предоставляемые наземными видами транспорта, в Якутске мы не находим значительной проблематизации их отсутствия на круглогодичной основе. В то время как для одних (недавних) жителей города он является более благополучным в транспортном отношении, чем удаленные сельские улусы, для других проблема транспортной доступности решается воздушными связями. Кроме того, развитие телекоммуникаций и мобильной связи также позволяют горожанам оставаться не только в курсе событий, но и формировать определенные тренды (развивать Технопарк, создавать компьютерные игры и мобильные приложения). Между тем, Северобайкальск испытывает существенный миграционный отток, связанный в том числе и с ограниченной транспортной доступностью.

Наиболее показательно сравнение Орлика и Тоора-Хема как двух центров расселения коренных малочисленных народов Севера: если первый уже превратился в ресурсную периферию Республики Бурятия с небольшим этническим колоритом, то второй служит не столько центром, сколько хабом, в котором пересекаются различной скорости информационные, вещественные и людские потоки между охотниками и оленеводами и внешним миром, к которому относятся и постоянно проживающие в селе представители русскоязычного населения. Тем не менее, жители Орлика, в том числе благодаря высокой мобильности, достаточно вовлечены в добывающую промышленность, в то время как в Тоора-Хем заметно усиление внешнего контроля над местными ресурсами очевидно: это и деятельность Азасского биосферного заповедника, и размещение Фонда поддержки оленеводства в Кызыле, и добыча полезных ископаемых.

Любопытны общие черты Якутска и Тоора-Хема, связанные со строительством транспортных путей, которым до завершения остаются лишь мосты через реки. Ни в том, ни в другом случае нет особых дискуссий или возмущений по поводу отсутствия мостов, хотя в тех же случаях Орлика и Северобайкальска недовольство вызывают качества уже имеющихся транспортных путей. Таким образом, изучение транспортной доступности в плане не только расстояний и средств сообщения, но и опыта их использования местными жителями имеет богатые перспективы для исследования перспектив развития городов и сельских поселений.

Литература и источники

Будущее создается сегодня // Российская газета. – 2013. – № 57. – С. 16–17.

Винокурова У.А. Ценностные ориентации якутов в условиях урбанизации. – Новосибирск: Наука, 1992. – 144 с.

Винокурова Е.П. Культурная столица Арктической России / Культура Арктики: кол. моногр. – Якутск : ИД СВФУ, 2014. – С. 255–263.

Город после комбината: Социально-экономические стратегии жителей города Байкальска / И. Корюхина, Т. Тимофеева, Т. Гребенщикова, И. Абдулова, В. Куклина, М. Рожанский); под ред. М. Рожанского. – Иркутск: Центр независимых социальных исследований и образования, 2012. – 144 с.

Дашпилов Ц.Б., Куклина В.В. Конструируя карту транспортного сообщения «Саянского перекрестка» // Tartaria Magna. – 2013. – №2. – С. 12–40.

Официальный сайт органов местного самоуправления, Муниципальное образование Окинский район Республика Бурятия. Пояснительная записка о реализации Комплексной программы социально-экономического развития муниципального образования «Окинский район» за 2016 г. Итоги СЭР за 2016 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://okarb.ru/itogi-ser-za-2012-god.html> (дата обращения: 30.03.18).

Рассадин И.В. Материальная и духовная культура тофаларов // Культурное наследие народов Центральной Азии. Полевые исследования-2008: сб.ст. – Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН, 2009. – 112 с.

РИА Новости. Китайская «Лунсин» запустила полиметаллический ГОК в Туве. 26.06.2015 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ria.ru> (дата обращения: 30.03.18).

Росстат. База данных муниципальных образований. (БДМО) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 30.03.18).

Тувинская правда. Гок набирает обороты. 13.10.2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tuvapravda.ru> (дата обращения: 30.03.18).

Amin A., Thrift N. Cities: Reimagining the Urban. – Cambridge: Polity Press, 2002. – 192 p.

Argounova-Law T. Diamonds: Contested symbol in the Republic of Sakha (Yakutia) // Properties of Culture – Culture as Property: Pathways to Reform in Post-Soviet Siberia. – Berlin: Dietrich Reimer Verlag, 2004. – P. 257–266.

Cresswell T. The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom // Antipode. – 2006. – Vol. 38, N. 4. – P. 735–754.

Donahoe B. Who Owns the Taiga? Inclusive vs. Exclusive Senses of Property among the Tozhu and Tofa of Southern Siberia // Sibirica. – 2006. – Vol. 5. – P. 87–116.

Forbes B., Stammeler F., Kumpula T., Meschtybd N., Pajunen A., Kaarlejarvi E. High resilience in the Yamal-Nenets social– ecological system, West Siberian Arctic, Russia // Proceedings of the National Academy of Sciences. – 2009. – Vol. 106, N. 52. – P. 22041–22048.

Konstantinov Y. Roadlessness and the Person: Mode of Travel in the Reindeer Herding Part of the Kola Peninsula // Acta Borealia. – 2009. – № 1 (26). – P. 27–49.

Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond wilderness: towards an anthropology of infrastructure and the built environment in the Russian North // The Polar Journal. – 2017. – №7(1). – P. 58–85.