

ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ И ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЕ

В. В. Филиппова

ДОСТУП К ТЕРРИТОРИЯМ ТРАДИЦИОННОГО ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ: МОБИЛЬНОСТЬ ЛОКАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ В УСЛОВИЯХ ПРОМЫШЛЕННОГО ОСВОЕНИЯ

АННОТАЦИЯ. Проблема доступа к территориям традиционного природопользования особенно актуальна в тех районах, где коренные народы, занимающиеся традиционным природопользованием, вынуждены взаимодействовать с промышленными компаниями. Доступ к территориям природопользования во многом также зависит от наличия объектов транспортной инфраструктуры. Статья написана на основе материалов, собранных автором во время исследований в районах проживания коренных малочисленных народов Севера в Якутии. Анализ полевого материала позволяет делать вывод о существовании различий в восприятии транспортной доступности обеими группами заинтересованных сторон: коренным населением и добывающими компаниями. Основное внимание уделяется Якутии и рассматриваются следующие вопросы: в какой степени промышленные корпорации строят и улучшают дороги в районах проживания коренных народов, а в тех случаях, когда это происходит, каковы мотивы? Могут ли коренные народы сохранить доступ к территориям традиционного природопользования, когда проход к ним осуществляется по технологическим проездам? Какую роль играют неформальные дороги в жизни коренных народов? И наконец, влияют ли различия в образе жизни на восприятие отдаленности?

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: коренные малочисленные народы Севера, территории традиционного природопользования, транспортная доступность, Якутия, Арктика

УДК 911.3:30(571.56)

DOI 10.31250/2618-8619-2020-1(7)-36-42

ФИЛИППОВА ВИКТОРИЯ ВИКТОРОВНА — к.и.н., с.н.с. отдела истории и арктических исследований, Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН (Россия, Якутск)

E-mail: Filippovav@mail.ru

Республика Саха (Якутия) — один из примеров сосуществования территорий традиционного природопользования (ТТП) и активного промышленного освоения. На большей части ТТП располагаются богатые месторождения полезных ископаемых, добыча которых уже ведется или запланирована в ближайшем будущем. Нередко такое сосуществование не вызывает конфликтов ввиду отдаленности данных территорий друг от друга. Проблема доступа к ТТП особенно актуальна в тех районах, где коренные малочисленные народы, занимающиеся традиционным природопользованием, вынуждены взаимодействовать с промышленными компаниями.

В статье использованы материалы полевых исследований, проведенных автором в Алданском (2017), Кобяйском (2015), Оленекском (2016) и Олекминском (2016) районах (улусах) Республики Саха (Якутия) в связи с реализацией научных проектов и выполнением этнологических экспертиз в местах проживания коренных малочисленных народов Севера, являющихся ТТП. В ходе исследований было выявлено, что конфликты между коренными народами и промышленными компаниями отчасти обусловлены существующими различиями в восприятии транспортной доступности.

ТЕРРИТОРИИ ТРАДИЦИОННОГО ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

Якутия — один из лидеров среди субъектов Российской Федерации в отстаивании прав и интересов коренного населения Севера. К коренным малочисленным народам Севера, проживающим в Республике Саха (Якутия), относятся долганы, чукчи, эвенки, эвены и юкагиры. География расселения вышеперечисленных представителей малочисленных этносов в республике следующая: эвенки проживают в районах Северо-Западной и Южной Якутии, эвены — в северо-восточных районах, юкагиры — в Верхнеколымском и Нижнеколымском районах, долганы — в Анабарском национальном (долгано-эвенкийском) улусе, чукчи — в Халарчинском наслеге Нижнеколымского района.

Ареалы традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности этих этносов в Республике Саха (Якутия), согласно Распоряжению Правительства РФ от 8 мая 2009 г. № 631-р, представлены 70 поселениями на территории 65 муниципальных образований (наслегов) в 21 районе (улусе) (Распоряжение 2009).

Ввиду того, что в перечне Якутия представлена на уровне поселений, а другие субъекты Российской Федерации утверждены на уровне районов и городов, по территории Республики Саха (Якутия) в документ включены только места проживания коренных малочисленных народов Севера, но не места традиционного природопользования. Список мест, вошедших в перечень, требует уточнения и расширения: некоторые наслеги были ликвидированы и вошли в состав других муниципальных образований, другие, наоборот, получили статус самостоятельных муниципальных образований. Кроме того, в перечень не включены населенные пункты, в которых проживают представители коренных народов. Например, Ботубуйинский наслег Мирнинского района, где решением от 7 июня 2016 г. № 7-4 создана ТТП «Ботубуйинский». Наличие статуса ТТП позволяет проводить этнологические экспертизы на территории наслега.

В настоящее время районы компактного проживания малочисленных народов Севера Якутии относительно защищены, насколько это позволяют имеющиеся федеральные и республиканские законы. Такой вывод получен на основе группировки районов проживания малочисленных народов Севера по степени потенциальных конфликтов между интересами коренных малочисленных народов Севера и промышленными компаниями. Группировка районов проводилась с позиции наличия статуса национальных административно-территориальных образований, ТТП, межселенных территорий, границ кочевых родовых общин и оленьих пастбищ, а также ареалов текущих и перспективных геологических работ (Филиппова 2018). В результате проведенного исследования выяснилось, что основную защиту в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера обеспечивает наличие статуса ТТП. Сегодня они охватывают почти половину площади Якутии, и большинство из них находится в труднодоступных районах с сезонной доставкой грузов. В республике создано 62 ТТП

местного значения, включающие районы компактного проживания малочисленных народов Севера. Нами предпринято исследование соприкосновения территориальных интересов добывающих компаний и ТТП в Якутии. Осуществленный с использованием ГИС-технологий пространственный анализ уязвимости ТТП в Якутии представлен на рисунке 1 (см. цв. вклейку).

В первую группу вошли улусы и наслеги с аграрной специализацией, для которых отсутствует потенциальная угроза, в связи с тем что промышленное освоение в ближайшем будущем не планируется. Вторую группу составляют улусы и наслеги со слабой уязвимостью ТТП, где имеются очаги промышленности. Большая часть ТТП в Якутии имеют среднюю уязвимость. Это связано с тем, что на них уже осуществляется и/или планируется промышленная добыча. Наиболее уязвимы ТТП, расположенные в Мирнинском районе (в том числе ТТП «Ботубуйинский») и в Южной Якутии, где уже идет интенсивное промышленное освоение. Таким образом, нами визуализирована картина текущих и вероятных конфликтов интересов локальных сообществ и добывающих компаний в сфере доступности территорий.

ДОРОГИ И ТЕРРИТОРИИ ТРАДИЦИОННОГО ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

В традиционной культуре коренных народов дорога и путь всегда выступали в качестве важных символов, обозначавших судьбу, движение и развитие. В современных условиях, как указывает Н. И. Новикова, в общинах коренных народов понятие дороги нередко содержит подтекст скрытой угрозы и потери (Новикова 2014). Возможно, это связано с растущим воздействием индустриальных коммуникаций.

Промышленное освоение подразумевает развитие транспортной инфраструктуры. Сегодня в Якутии относительно благоприятными в транспортном отношении являются промышленные районы — северо-западные и южные (рис. 2). Большая часть территории Якутии характеризуется слабым «покрытием» наземными коммуникациями и представлена зимниками, а в 15 районах республики отсутствует круглогодичное сообщение (Kuklina, Filippova 2019). На рисунке 2 видно, что на ТТП пролегают в основном автозимники регионального и местного значения. Общая протяженность как сухопутных, так и ледовых автозимников в Якутии составляет 9 тыс. км из 12,5 тыс. км дорог, что составляет более 70 % от общей протяженности дорог регионального значения.

Для большинства районов проживания коренного населения, у которых отсутствует регулярное транспортное сообщение, строительство круглогодичных дорог представляется решением социальной проблемы. Однако некоторые такие дороги являются собственностью добывающих компаний. Так, промышленные компании строят технологические проезды до месторождений. Технологические проезды — это прежде всего производственные и режимные объекты, предназначенные для обеспечения беспрепятственного доступа к месторождению или объекту в ходе его эксплуатации и обслуживания. Например, в промышленных районах Якутии есть практически безальтернативные проезды по техническим дорогам, принадлежащие компаниям «Сургутнефтегаз», «Газпром» и «Транснефть-Восток». Добраться автотранспортом в некоторые населенные пункты, не пользуясь ими, можно только зимой. Таким образом, наличие таких технологических проездов затрудняют доступ к ТТП.

Промышленные компании, понимая социальную значимость круглогодичного автомобильного сообщения для жителей Якутии, пытаются обеспечить возможность беспрепятственного проезда по технологическому проезду без взимания какой-либо платы. Для беспрепятственного проезда по вдольтрассовому проезду местные жители, а также жители других районов и регионов, должны подать предварительно оформленное заявление. В первые годы реализации нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО) население проезжало беспрепятственно по технологической дороге, имея при себе паспорт с пропиской по месту жительства. В последующие годы члены общин оформляли пропуск, срок действия которого составлял один год. Сегодня оленеводам и охотникам, для того чтобы пройти до своих земель, нужно оформить пропуск на каждый въезд.

«Раньше мы добирались до своих земель беспрепятственно, но на оленях. Когда появилась дорога ВСТО, мы стали добираться на машинах. Это хорошо, потому что мы можем увезти больше груза и чаще ездить. С одной стороны, хорошо, что появилась альтернативная дорога, но с другой стороны, получается, что нам нужно разрешение “чужих”, чтобы добраться до своих земель. В первые годы ВСТО, чтобы проехать до охотугодий и оленепастбищ, мы оформляли пропуск, который действовал в течение одного года. Теперь нужен пропуск на каждый въезд. Для этого мы отправляем заявление в компанию и через три дня получаем пропуск. Это очень неудобно, если нужно ехать срочно. Нужно заранее планировать, а мы же привыкли, что захотели сегодня — уехали сегодня. Всегда так было» (ПМА 2017).

Дороги, являющиеся собственностью промышленных компаний, ограничивают доступ к ТТП и выступают в качестве препятствий. Население, которое всегда пользовалось землями, не может воспринять запрет на проезд через свои земли. Немаловажную роль в этом сыграло советское прошлое — так называемое «шефство организаций»: промышленные предприятия оказывали шефскую помощь в улучшении материально-технической базы колхозов, строительстве учреждений здравоохранения и образования.

«Раньше, когда промышленность принадлежала государству, существовала шефская помощь местным оленеводам и охотникам. Мы знали друг друга, дружили семьями. Они (промышленники) помогали нам добираться до своих стад. Пробивали нам зимние дороги. Доставляли на своей технике наш груз. А теперь мы не знаем, кто в тайге находится. Они говорят, что это их территория, что нам нельзя проходить через их частный сектор. Сейчас стало зависеть от того, как ты сам договоришься с этим человеком (промышленником). С большими компаниями можно договориться, а вот с частными (золотодобывающими) очень сложно» (ПМА 2017).

Практика шефства существует и в настоящее время, но в других масштабах и формах. У крупных промышленных компаний имеются программы регионального развития, согласно которым они оказывают помощь муниципальным образованиям на основании подписанных договоров о социально-экономическом партнерстве и сотрудничестве. Вышеприведенное мнение местного населения об отстраненности промышленных компаний сложилось в результате того, что в Якутии помощь оказывается в основном на уровне улуса и заключается чаще всего в финансировании культурных мероприятий и обустройстве поселков (Кривошапкин 2009).

В районах, где отсутствует запрет на проезд по дорогам, построенным добывающими компаниями, возникает ситуация, когда сами дороги выступают препятствием для доступа к ТТП.

«Вот построили дорогу, теперь я не могу добраться до своего участка. Я езжу на “Буране”, а они же (промышленники) убирают снег на своей дороге, поэтому я на “Буране” из-за малого снега с трудом перехожу их дорогу. Приходится толкать свой итак тяжелый “Буран” с грузом» (ПМА 2017б).

Но не всегда бывает, что дороги, которые прокладывают промышленные корпорации, являются единственной трассой. Есть случаи, когда компании пользуются дорогами общего пользования регионального или местного значения. В таких ситуациях компании оказывают помощь населению в содержании этих дорог, выступают в качестве перевозчика, осуществляющего транспортные услуги. Например, в рамках Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между ЗАО «Прогноз» и администрацией муниципального образования «Кобяйский улус», а также Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве между ЗАО «Прогноз» и Ассоциацией коренных малочисленных народов Севера Республики Саха (Якутия), основными пунктами которых являются проведение природоохранных мероприятий, содействие в подготовке кадров из числа коренных жителей улуса, закупка сельскохозяйственной продукции, мяса, спецодежды у местных

предпринимателей, есть также и оказание помощи в перевозке людей авиатранспортом и поддержание автозимника (ПМА 2015).

Следствием использования промышленными компаниями дорог общего пользования является то, что большегрузная техника разбивает их и приводит в негодность для легкового автотранспорта местных жителей. Другая отрицательная сторона — загрязнение окружающей среды. В Якутии большинство автозимников проходит вдоль и/или по гидрографическим объектам (рекам и озерам). В республике нередки случаи опрокидывания грузовых автомобилей, перевозящих горючее топливо, и разлива нефтепродуктов. Например, только за 2018 г. был зарегистрирован 31 случай разливов нефтепродуктов на территории 21 улуса, в 20 случаях причинами стали дорожно-транспортные происшествия (Краткий государственный доклад 2019: 41).

Еще одна причина негативного воздействия промышленных сооружений на ТТП — техногенные факторы беспокойства, иногда физической преграды для свободного перемещения животных. Наличие промышленных объектов на ТТП приводит к разрыву сплошного лесного массива и как следствие к смене ареалов обитания и путей миграций животных — объектов охоты коренного населения.

Специалисты выявили, что в зоне проведения нефтепровода ВСТО плотность населения диких копытных сократилась в десятки раз, произошла фрагментация пастбищных угодий (Степанова и др. 2014). Предварительные учетные данные мониторинга добычи соболя в охотничий период показывают значительное снижение численности соболя в охотничьих угодьях, прилегающих к трассе нефтепровода ВСТО. Уменьшение численности соболя, одного из источников дохода, привело к сокращению показателей его добычи в 1,5–2 раза (Отчет 2017: 34–37). Члены общин, территория которых находится в зоне влияния ВСТО, во время интервью выражали опасения, что сокращение численности объектов охоты приведет к тому, что местные охотники перестанут ездить в эти места. Соответственно, здесь можно прогнозировать вторичное ограничение доступа к ТТП по причине отчуждения некоторых участков, потерявших промысловую ценность в ходе промышленно-транспортного освоения.

В отличие от ТТП, участки которых попадают под влияние промышленного освоения, иная ситуация сложилась у ТТП, находящихся на отдаленных территориях, с большинством которых отсутствует круглогодичная связь. Многие считают, что отсутствие дорог — это защита их территорий от внешнего воздействия. У пространственной изоляции свои приоритеты. Так, локальные сообщества в большинстве своем считают изоляцию и отсутствие дороги благом, обеспечивающим им чувство практически полной свободы и возможность вести нравящийся им образ жизни в спокойном, понятном, своем мире (Позаненко 2017: 250).

«Зачем нам эти дороги? Я вот добираться до своих угодий на оленях, как и мои предки. Если будет дорога, то будет много чужих на моих землях. Сейчас кто получает лицензию — тот и хозяин. А до моих угодий трудно добраться, поэтому я там один хозяин» (ПМА 2017а).

Неприятие присутствия «чужого» на своей территории характерно для большинства жителей, ведущих традиционный образ жизни. Как и промышленники, ограничивающие доступ к ТТП, коренное население также ищет пути ограничения доступа к своим землям. Здесь в качестве примера можно привести установки информационных табличек о ТТП, служащих предупреждением для «чужих». О положительном воздействии информационных щитов говорят многие представители коренного населения, ведущие деятельность на ТТП.

«После того как мы поставили щит о том, что отсюда начинается ТТП, люди, прибывающие в наслег на рыбалку, перестали заходить на наши рыболовные участки» (ПМА 2016а). «Так сейчас в лесу стало много указателей, где написано, чей это участок и контакты. На них бывает карта, обозначающая границы. Если вы захотите там поохотиться, можете спросить, позвонив по номеру, который указан на щите» (ПМА 2016б).

Таким образом, можно резюмировать, что восприятие транспортной доступности, во-первых, зависит от назначения дорог. Технологические проезды предоставляют быстрый доступ к ТТП, однако для проезда существует ограничение в виде пропусков. Если промышленные компании пользуются дорогами общего пользования, то они в рамках социально-экономических соглашений выделяют средства на содержание автодорог, осуществляют вывоз населения и груза на своем транспорте. Использование большегрузной техники приводит дороги общего назначения в негодность, зафиксированы случаи загрязнения окружающей среды разливами топлива. Строительство промышленными компаниями круглогодичной дороги для населения, с одной стороны, обеспечивает беспрепятственный проезд до других населенных пунктов (до районного центра или до Якутска), получение социальных услуг, находящихся на значительном расстоянии (медицинские центры), а с другой стороны, это увеличение количества ДТП, открытие доступа к охотугодьям для посторонних.

Восприятие транспортной доступности населением зависит также от образа жизни: традиционный, сельский, городской и промышленный. Большинство населения, проживающее в поселках, высказывается за наличие хорошей дороги. Население, непосредственно занятое традиционным хозяйством (оленоводство, охота и др.), настороженно относится к круглогодичной транспортной доступности. Люди боятся, что на их землю придут «чужие». Промышленные компании в своей транспортной политике исходят от назначения дорог: находятся ли они в их собственности или в общем пользовании. В любом случае при принятии решений и планировании регионального развития нужно учитывать различия в представлениях промышленных компаний и общин коренных народов о транспортной доступности тех или иных территорий.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

- ПМА 2015. Кобяйский район, Республика Саха (Якутия).
- ПМА 2016а. Олекминский район, Республика Саха (Якутия).
- ПМА 2016б. Оленекский район, Республика Саха (Якутия).
- ПМА 2017. Алданский район, Республика Саха (Якутия).
- Краткий государственный доклад об экологической ситуации в Республике Саха (Якутия) в 2018 году. Якутск, 2019.
- Кривошапкин А. В.* Добывающие промышленные компании и народы Севера // Вопросы взаимоотношений коренных малочисленных народов с промышленными компаниями (опыт, практика сотрудничества, документы). М., 2009. С. 15–25.
- Новикова Н. И.* Охотники и нефтяники: исследование по юридической антропологии. М.: Наука, 2014.
- Отчет к проекту внутрихозяйственного охотустройства участка «Киен-Юрях» кочевой родовой общины коренных малочисленных народов Севера (эвенков) Алданского района Республики Саха (Якутия). Якутск, 2017.
- Позаненко А. А.* Пространственная изоляция и устойчивость локальных сообществ: к развитию существующих подходов // Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология. 2017. № 40. С. 244–255.
- Распоряжение Правительства РФ от 8 мая 2009 г. № 631-р. «Об утверждении перечня мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов РФ и перечня видов их традиционной хозяйственной деятельности» // Информационно-правовой портал ГАРАНТ.РУ. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/95535/> (дата обращения: 02.12.2019).
- Распоряжение Правительства Республики Саха (Якутия) от 21.10.2015 г. №1168-р «Об утверждении положительного заключения Экспертной комиссии этнологической экспертизы на материалы по оценке воздействия на этнологическую среду (ОВЭС) в составе проектной документации “Строительство мостового перехода через р. Алдан на автомобильной дороге Алдан — Олёкминск — Ленск”» // Официальный сайт Правительства Республики Саха (Якутия). URL: <https://prav.sakha.gov.ru › files › front › download> (дата обращения: 02.12.2019).
- Степанова В. В., Охлопков И. М., Арзунов А. В., Соломонов Н. Г.* Линейные сооружения как важнейший фактор фрагментации среды обитания диких копытных // Наука и образование. 2014. № 4 (76). С. 83–88.

Филиппова В. В. Территориальные особенности расселения коренных малочисленных народов Севера Якутии в 1980–2010 гг. // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2018. № 3. С. 58–72.

Kuklina V. V., Filippova V. V. Transport Accessibility and the Way of Life of the Population in the North: A Case Study of the Sakha (Yakutia) Republic // Geography and Natural Resources. 2019. Vol. 40, № 2. P. 162–168.

**ACCESS TO THE TERRITORIES
OF TRADITIONAL NATURAL RESOURCE MANAGEMENT:
MOBILITY OF LOCAL COMMUNITIES
IN THE CONDITIONS OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT**

ABSTRACT. The problem of transport accessibility is particularly relevant in the areas where indigenous people, engaged in traditional natural resource management, have to interact with industrial companies. This interaction can lead to contestation between indigenous peoples and industrial companies due to the differences in the perceptions of transport accessibility by the two groups of stakeholders. This paper focuses on the case of Yakutia and addresses the following questions: To what extent do industrial companies build and improve roads in areas where indigenous peoples live, and, if they do, what are the motivations of these companies? Are indigenous peoples able to maintain access to territories of traditional resource management if their access passes through the roads constructed by industrial companies? What role do informal roads play in the lives of indigenous people? And finally, do differences in lifestyles affect the perceptions of remoteness?

KEYWORDS: remoteness, transport accessibility, territories of traditional natural resource management, indigenous peoples, Russia, Yakutia

VIKTORIYA V. FILIPPOVA — Candidate of Historical Sciences, Institute for Humanities and the Indigenous Peoples of the North, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Russia, Yakutsk)
E-mail: Filippovav@mail.ru