

DOI 10.31250/2618-8619-2021-2(12)-138-147

УДК 397:316.3(571.121)

Елизавета Сэроковна Яптик

Институт этнологии и антропологии им. Н. Н. Миклухо-Маклая Российской академии наук
Москва, Российская Федерация
ORCID: 0000-0002-8073-2214
E-mail: lizaveta67@rambler.ru

«Свои» и «чужие» на железной дороге «Обская — Бованенково»*

АННОТАЦИЯ. Индустриализация полуострова Ямал неизбежно привела к расширению транспортной инфраструктуры в тундровой зоне, в частности к строительству железной дороги, и параллельно ей автомобильной трассы и сети газопроводов. Железнодорожные пути пересекли пути традиционного оленеводства. В статье показано влияние строительства железной дороги «Обская — Бованенково» на социальные институты коренных жителей Ямала. В материале даны ответы на следующие вопросы: как новый вид транспорта — железная дорога (*еся сехеры*) повлиял на общую мобильность и предпринимательскую активность коренных жителей арктической зоны, открыв новые горизонты в их кочевьях? Как кочевые ненцы восприняли железную дорогу и поезда? Как аборигены, следуя правилам традиционных этических и правовых норм, приспособливают технику под свои нужды? Как происходит трансформация понятий «свои» и «чужие» во вновь освоенных пространствах поезда? Как новый транспортный коридор повлиял на мобильность жителей поселков, городов и тундровиков, обеспечив им круглогодичную возможность поездок в гости друг к другу? Возможно ли гармоничные отношения индустриального и традиционного хозяйственных укладов на территории Ямальского района? Статья написана на основе полевых материалов автора, собранных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (далее — ЯНАО) в ходе двух экспедиций по железной дороге «Обская — Бованенково» в августе 2016 г. и в июле 2018 г.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ненцы, коренные жители, полуостров Ямал, железная дорога, Обская — Бованенково, свои/чужие, кочевники

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Яптик Е. С. «Свои» и «чужие» на железной дороге «Обская — Бованенково». *Кунсткамера*. 2021. 2(12): 138–147. doi 10.31250/2618-8619-2021-2(12)-138-147

* Работа выполнена в рамках проекта РФФИ № 18-05-60040 «Новые технологии и социальные институты коренного населения Российской Арктики: возможности и риски».

Elizaveta Yaptik

Institute of Ethnology and Anthropology of the Russian Academy of Sciences
Moscow, Russian Federation
ORCID: 0000-0002-8073-2214
E-mail: lizaveta67@rambler.ru

“Insiders” and “Outsiders” on the Obskaya–Bovanenkovo Railway

ABSTRACT. The industrialization of the Yamal Peninsula inevitably led to the expansion of transport infrastructure in the tundra zone, which included the construction of a railway and parallel highway, and of a gas pipeline network. The railroad tracks crossed the paths of traditional reindeer breeders. The article shows the impact of the construction of the Obskaya-Bovanenkovo Railway on the social institutions of the indigenous inhabitants of the Yamal Peninsula. It provides answers to the following questions: (1) how has the new type of transport, i.e. the railway (*yesya sehery*), having opened up new horizons for nomadism, affected the overall mobility and entrepreneurial activity of the indigenous inhabitants of the Arctic zone? (2) What were the nomadic Nenets perceptions of the railway and the train? (3) How do the indigenous people, following the rules of traditional ethical and legal norms, adapt technology to their needs? (4) How does the transformation of the concepts of “insiders” and “outsiders” occur in the newly developed spaces of the train? (5) How has the new transport corridor affected the mobility of residents of settlements, cities, and tundra, providing them with a year-round opportunity to visit each other? (6) Is it possible to have a harmonious relationship between industrial and traditional economic structures in the Yamal region? The article is based on the author’s field materials collected on the territory of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (hereinafter YNAO) during two expeditions along the Obskaya–Bovanenkovo Railway in August 2016 and July 2018.

KEY WORDS: Nenets, indigenous people, Yamal Peninsula, railway, Obskaya–Bovanenkovo, friends / strangers, nomads

FOR CITATION: Yaptik E. “Insiders” and “Outsiders” on the Obskaya–Bovanenkovo Railway. *Kunstkamera*. 2021. 2(12): 138–147. (In Russian). doi 10.31250/2618-8619-2021-2(12)-138-147

ВВЕДЕНИЕ

Цель данной работы — выяснить, как новая инфраструктура и новые технические средства влияют на социальные институты коренных жителей полуострова Ямал после сокращения территорий их традиционного проживания, вызванного добычей нефтегазовых ресурсов, строительством трубопроводов и дорог. Индустриализация региона неизбежно привела к расширению транспортной инфраструктуры в тундровой зоне, в частности к строительству железной дороги «Обская — Бованенково» и параллельно ей автомобильной трассы и сети газопроводов. Железнодорожные пути пересекли пути традиционного каленания оленеводов (Головнёв и др. 2014). Сегодня как кочевые, так и оседлые аборигены Ямала с успехом освоили технические средства передвижения: трэколы и снегоходы, интенсифицировав свою пространственную и социальную мобильность.

В статье будут даны ответы на следующие вопросы: как новые виды транспорта повлияли на общую мобильность и предпринимательскую активность коренных жителей арктической зоны, открыв новые горизонты в их кочевьях? Как кочевые ненцы восприняли железную дорогу и поезда? Как аборигены, следуя правилам традиционных этических и правовых норм, приспособливают технику под свои нужды? Как происходит трансформация понятий «свои» и «чужие» во вновь освоенных пространствах поезда?

Статья написана на основе полевых материалов, собранных на территории Ямало-Ненецкого автономного округа (далее — ЯНАО) в ходе двух экспедиций по железной дороге «Обская — Бованенково» в августе 2016 г. и в июле 2018 г. Методы исследования — беседы и расширенные интервью, включенное наблюдение. Также изучены научные публикации о традиционных и новых технологиях выживания и мобильности арктических кочевников А. В. Головнёва (2004; 2009), традициях и инновациях в культуре ненцев В. Н. Адаева (2018), Г. П. Харючи (2001), о взаимодействии кочевников с внешним миром А. М. Хазанова (2002), современных эквивалентах обмена, возникших у оленеводов Ямала с внедрением новых технологий, Д. В. Арзютова (2017), А. Н. Терехиной и А. И. Волковицкого (2020), трансформации границ между «своими» и «чужими» Ю. М. Плюснина (2013), Д. А. Опарина (2016), проблеме восприятия запахов М. М. Пироговской (2018), а также информационные источники из сети Интернет и других средств массовой информации.

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Началом строительства железной дороги «Обская — Бованенково» считается 1986 г., когда она была объявлена Всесоюзной комсомольской стройкой, но открыта была только в 2011 г. Одноколейная железная дорога была призвана обеспечивать круглогодичную и всепогодную доставку грузов и персонала на месторождения Ямала (Железная дорога «Обская — Бованенково»...).

В 2008 г. была специально разработана «Стратегия социально-экономического развития Ямальского района до 2020 года» (2008). Согласно ей, по «сценарию форсированного индустриального развития» будет продолжено строительство как железной, так и параллельно ей автомобильной дороги, что приведет к изъятию значительной части полуострова Ямал из хозяйственного оборота кочевых оленеводов. В «Стратегии» признается, что оленеводство и рыболовство окажутся в проигрышном состоянии, так как планируется сокращение оленьих пастбищ, а многие коренные жители перейдут на оседлый образ жизни. Запланированные плюсы для малочисленных народов Севера — возможность поставок оленины и рыбы в вахтовые поселки. Таким образом, должно быть обеспечено «гармоничное сочетание индустриального и традиционного хозяйственных укладов на территории Ямальского района»¹.

¹ Согласно «Стратегии» запланировано строительство железнодорожной сети общей длиной 1018 километров до Харасавэя (левый берег полуострова Ямал) и Тамбея (правый берег).

А. В. Головнёв (2004) считает одним из секретов живучести оленеводов их умение маневрировать «в бедственных обстоятельствах». Приняв как факт, что строительство железной дороги не остановить, ямальские аборигены вынуждены включать защитные механизмы адаптации, одно из которых — избегание конфликтов (Barth 1961; Bates 1973). Они пытаются принять сложившиеся обстоятельства: меняют не только традиционные маршруты кочевий, но и выискивают пути маневрирования в обновляющемся пространстве.

Первую информацию о самостоятельных разъездах аборигенов тундры на поезде «Обская — Бованенково» я получила семь лет назад, что вызвало некоторые опасения за их жизнь и здоровье. Мой собственный, еще советский, опыт от поезда «Москва — Лабытнанги» сформировал стереотипные негативные представления о «романтиках», ехавших «покорять» Север.

Моя первая экспедиция по дороге «Обская — Бованенково» состоялась летом 2016 г., вторая — летом 2018 г. Поезд со станции Обская отходил в полночь. Он делал 4–5 рейсов в месяц: однокольная дорога не позволяет большую частоту. На поезде возят персонал, работающий вахтовым методом, и поэтому ему дали название «бичевозка». Бичами в советское время называли «людей, зарабатывавших деньги, а затем принципиально их проматывавших и пропивавших в свободное время» (Новикова 2014). На поезд берут и обычных пассажиров по билетам, которые можно приобрести в кассе на станции Обская.

Для коренных жителей округа здесь имеются преференции в виде бесплатного проезда и багажа. Им предварительно необходимо записаться на определенную дату в Департаменте по делам коренных малочисленных народов Севера в Салехарде или в офисе общественного движения «Ямал» в Яр-Сале. Там формируются списки, которые передаются на станцию. Такой порядок был определен соглашением Общественного движения коренных малочисленных народов Севера Ямальского района «Ямал» и «Газпромтранс» (ГПТ) в 2011 г. По этому соглашению коренным жителям также разрешено бесплатно провозить до 36 кг груза. По словам руководителя организации В. С. Худи, ГПТ выставляет общественному движению «Ямал» ежемесячно счет за провезенных людей и сверхнормативный багаж до 100 килограммов. К апрелю 2019 г. этой услугой воспользовались 2867 человек из района и было провезено 46 тонн груза (Общественное движение...).

Посадка в поезд начинается в 20.00. Пассажиры проходят осмотр на контрольном пункте, как в аэропорту. Багаж просвечивается для исключения провоза пассажирами в тундру алкоголя, оружия, животных. Ненцы едут в плацкартном вагоне № 3. На первый взгляд, обстановка спокойная. В вагоне чисто, имеется кипятилок, выдают постельное белье. Чай предлагают в стаканах с фирменными подстаканниками «Газпрома».

Расположение на полках «женщины — внизу, мужчины — наверху» для тундровых жителей — негласное правило, вызванное не столько удобством, сколько этическими представлениями о сакральной «нечистоте» женщин. Даже полки из металла, считающегося сакрально всегда «чистым», не освобождают от соблюдения этих норм (Харючи 2001; Лярская 2005; Рутткаи-Миклиан 2016).

«ЧУЖИЕ» СРЕДИ «СВОИХ»

Спокойным пространство поезда оказалось на первый взгляд, так как проводник дифференцировал пассажиров на «своих» и «чужих» уже при размещении в вагоне. Коренных жителей, как правило, рассаживают на боковые места и места у туалета. В. В. Симонова (2007), проводившая исследование пространства плацкартного вагона в поездке по Транссибу, эти места в вагоне причислила к менее статусным. Остальные полки занимают вахтовики и пассажиры с билетами. В сторону Севера вахтовики сидели тихо и миролюбиво: многие ехали впервые, да еще на «чужую» территорию. Когда же поезд ехал в сторону Обской, по моим наблюдениям, вахтовиками он воспринимался более «своим» (как корабль за границей). Это мы ощутили, когда нам указали

на «чужость» в пространстве поезда. В августе 2016 г. (год «сибирской язвы») после недельного пребывания в чуме, изрядно пропахнув чумом и копотью, мы с дочерью садились на станции «Владимир Нак» (Юрибей) в вагон, переполненный отработавшими вахтовиками. Одеты мы были в походные камуфляжные костюмы (а не в традиционную одежду — ягушки). Кстати, кочевники-оленеводы, в отличие от нас, держат специальную одежду для поездок в поселок в нартах, чтобы она не пропахла дымом. Мы же, изрядно промокнув до этого под осенним дождем, быстро уснули в теплом вагоне на «боковушках». Обе проснулись от резкого запаха парфюма, который был разбрызган над нашими спальными местами. Это было сделано с намерением перебить наш запах. То же повторилось и во вторую поездку в 2018 г., когда в лицо спящей дочери брызнули освежителем воздуха. Полагаю, нарушенные нами допустимые «сенсорные нормы запаха» (Пироговская 2018), представления о «чистоте» (Харючи 2001) вызвали физическое и психологическое неприятие у вахтовиков. Этот акт противопоставления «культурного» запаха против нашего «некультурного» стал невербальной картинкой скрытого антагонизма «приезжих» и «местных» как на данном поезде, так и в системе отношений индустриального и кочевого сообществ.

Когда в северных городах и поселках случаются подобного рода выпады в отношении аборигенов со стороны «приезжих», сохранивших в памяти «представления об избранности» (Новикова 2014; Павлов 2003), принесших «цивилизацию», местные жители если не оправдывают, то объясняют их поведение. Здесь же открытая демонстрация неприязни была воспринята более остро, так как мы ехали по «своей» тундре, где вахтовики — «гости». Вахтовики же, воспринимавшие поезд «своим» корпоративным пространством, так как он принадлежит «Газпрому», посчитали нас нарушителями их сложившихся стереотипов этничности аборигенов, которые садятся в вагон в чистой одежде, ходят по вагону несмело, стараются говорить тихо и только по-русски, чтобы вписаться в окружающую среду. Мы же разговаривали обычным голосом, со знакомыми — на ненецком языке, дочь сидела с томиком Фейхтвангера, я — с блокнотом. Несмотря на то, что наше поведение явно отличалось от поведения тундровиков, нам указали на «чужость» русскоязычным пассажирам.

С двумя вахтовиками позже мы оказались в одном такси по маршруту «Обская — Салехард». За пределами поезда они с явным удовольствием беседовали с нами. Как я узнала позже, вахтовиков на промысле инструктируют о запрете любых контактов с местными жителями. Вне пространства газпромского поезда они уже не боялись быть уличенными в нарушении норм корпоративного приличия и границ «социально-групповой идентичности» (Плюснин 2013; Опарин 2016), и поэтому беседы с «чужими» уже не шли вразрез с их корпоративными установками.

Правила «свои — чужие» в поезде подчинялись и представители коренных народов. В сторону тундры они вели себя смелее, говорили громче, а в сторону Обской — потише. Мне пришлось наблюдать следующую картину. Из стойбища до Обской ехали молодые ненцы-супруги с двумя дочками лет трех и пяти. Они сидели в купе у туалета и старались говорить с детьми только по-русски. На замечания по-русски девочки не реагировали, но, когда их одергивали по-ненецки, они сразу слушались. Родители, возможно, хотели всячески подчеркнуть, что они не «чужие» поезду и даже с детьми по-русски говорят. Для детей же русский язык — это язык из гаджетов и телевизора, который ими воспринимался как язык игры. А вот ненецкий «свой», настоящий, из жизни, поэтому и замечания на нем настоящие.

Итак, пассажиры поезда в дихотомии «свои — чужие» разделены пространственными границами, когда одних, вахтовиков-газпромцев, платных пассажиров, и других, тундровых жителей, рассаживают по определенным местам в вагоне, тем самым подчеркивая их социальный статус в конкретных обстоятельствах. Но лабильность категорий «свой» и «чужой», оказалось, зависит от того, в какую сторону движется поезд. В сторону тундры «свои» — аборигены, «чужие» — вахтовики, в сторону «Большой земли» все наоборот. Вне пространства поезда эти границы легко стираются, так как над обоими сторонами не довлеют социальные нормы идентичности и корпоративности.

НОВЫЙ НОМАДИЧЕСКИЙ СОЦИУМ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Отношение коренных жителей Ямала к строительству железной дороги изначально было негативным, потому что у оленеводов были изъяты лучшие пастбища, усложнились пути кочевания (Головнёв и др. 2014). Дорога легла практически по *недарма* — устоявшимся маршрутам, тем местам, где раньше ставились чумы. Затем, когда пришло осознание того, что дорога будет всегда, пришло и желание подстроиться под нее и использовать для своих нужд. Кочевник-олeneвод привык адаптироваться к условиям, которые задавала судьба (одомашнивание оленя, коллективизация, перестройка), и поэтому здесь сработал тот же «феномен жизнестойкости ненцев» (Головнёв 2004). Как жители тундры, так и осевшие ненцы говорят о вреде железной дороги, ведущей к катастрофичному будущему ненецкой цивилизации, к постепенной утрате традиционного уклада, языка и культуры. Но взгляды тундровиков и поселковых ненцев на железную дорогу разнятся в зависимости от возраста информантов и места их проживания. Информанты из тундры много рассказывают о первых впечатлениях о железной дороге и поезде.

Поезд вызывал страх своими размерами и издаваемым шумом. Характерны такие высказывания: «Я так испугалась, когда поезд резко появился из снега. Ничего не было — и вот! Он же такой большой и страшный!» (ПМА 2). Одна из информанток, постоянно проживающая летом на реке Юрибей, рассказала, что в первый раз Юрибейский мост (а он около четырех километров длиной) пересекла ползком из страха упасть вниз (ПМА 1). Мост, находящийся на высоте пяти метров, вызывает страх упасть под движущийся состав, особенно в ветреную погоду. Железная дорога по-ненецки называется *еся сехеры* (*еся* — «железо, металл»; *сехеры* — «дорога»). Железо — материал, из которого делают топоры, ножи, и поэтому железная дорога одним своим названием несет агрессию, боль, смерть, противоестественность природе. Мост и дорога вызывают страх, отчуждение как инородные привычному восприятию тундры, мягкой, тихой, предсказуемой. Стихотворение Татьяны Лар «Яна яр» («Плач нашей земли») созвучно этим настроениям. Приведу несколько строк, в которых автор передает голос тундры:

*...Ты "та" хадохова" теда' тянёмда",
Янда" недарме"э саць тахара.
Наякони хобам', хобам' ер"надо'... (Лар)*

*...У вас станет мало пастбищ для оленей.
Ваша древняя тропа, тропа ваших предков разбита.
Кожу мою изрезали... (перевод мой. — Е. Я.)*

Автор изобразила землю как женщину, тело которой изрезали. А разрезать можно только острым металлом, который не разлагается в природе, следовательно, он навсегда останется в теле земли и рана не заживет.

Даже средства, применяемые для рекультивации земель без учета традиционных знаний ненцев, приводят к отрицательным последствиям. Вдоль дороги высаживают траву, устойчивую к октябрьским морозам, и олени ее едят. «Олени за ней гоняются по снегу. Наедаются и потом на пути ложатся отдыхать. Поезд проезжает и давит их» (ПМА 2). О гибели оленей на железной дороге нередко пишут и в средствах массовой информации (Полякова). Подобные случаи добавляют отрицательных красок образу дороги «Обская — Бованенково», которая представляется не только антагонистом традиционной культуры кочевников, но и ее разрушителем.

Дорога, преградившая маршруты касланий и занявшая ягельные пастбища, исчезающая в водоемах рыба, гибель оленей на путях — все это воспринимается коренными жителями как следствие строительства железной дороги, являющейся частью нефтегазового комплекса. Но вместе с тем аборигены рассказывают и о ее положительных сторонах: «Железная дорога пастбища

забрала. Это плохо. Зато теперь бесплатно ездим. Это хорошо» (ПМА 1). Возможность бесплатных поездок (Терехина, Волковицкий 2020) была воспринята ненцами скорее как материальная и моральная компенсация за все негативные последствия индустриализации. Кроме того, транспортный коридор увеличил мобильность как жителей поселков, городов, так и тундровиков: появилась круглогодичная возможность поездок в гости друг к другу. Раньше встречались преимущественно зимой, так как летом стада уходили на север за сотни километров, а водные преграды затрудняли поездки на оленях.

Дорога проходит по территории двух районов — Приуральского и Ямальского — и дает возможность их жителям общаться, а значит, получать новую информацию, устанавливать деловые и дружеские связи. В свое время звенки адаптировали БАМ для доставки грузов к стойбищам (Поворознюк 2011), так же поступают ненцы и ханты Ямала. Только они предлагают увеличить объем разрешенных к перевозке грузов. Автор была свидетелем, когда молодой тундровик во время празднования Дня оленевода обращался к чиновникам из числа малочисленных народов: нельзя ли разрешить ему возить на поезде побольше грузов. «Что такое 100 кг? Это мешок сахара и мешок муки. А мне же еще другие продукты нужны. Чтобы купить больше, я должен еще с кем-то ехать. Это, наверно, накладно, что приходится за двух людей платить организации?» (ПМА 1). Для приобретения товаров весом более 100 килограммов кочевники вынуждены ездить по двое-трое, оставив оленей и хозяйство на неделю.

Фактории, находящиеся в руках частных, из-за неисполнения ими функций по снабжению кочевников недорогими топливом и товарами первой необходимости также способствовали тому, чтобы оленеводы искали альтернативные пути снабжения. Из-за участившихся на Ямале в последние семь лет случаев падежа оленей, оледенения пастбищ, эпидемии сибирской язвы многие кочевники не пригоняют стада к населенным пунктам, а остаются на пастбищах за рекой Юрибей (На Ямале продолжается...). По словам информантов, продукты в Лабытнанги или Яр-Сале намного дешевле, чем на факториях в тундре. И поэтому железная дорога от станции Юрибей до станции Обская — это коридор для пополнения продуктовых запасов. Житель Ярсалинской тундры (55 лет) так рассказывает об опыте найма постороннего человека: «Можно заказать знакомым в Лабытнанги продукты со склада, чтобы привез. Но надо оплатить человеку билет на поезд из Обской. То на то и выходит. Выгоды нет» (ПМА 2). Следовательно, ездить самому обходится дешевле, потому что проезд бесплатный.

Железная дорога внесла коррективы и в экономическую модель хозяйствования кочевников, которые, следуя законам материально-бытового минимализма, сокращают в аргишах количество продуктивных нарт (*вандако*). В конце прошлого века оленеводы еще закупали товары первой необходимости на центральных усадьбах совхозов на восемь-девять месяцев. Сейчас они запасаются продуктами только до лета, следовательно, уменьшение количества нарт ведет к сокращению транспортных оленей. Бесплатный проезд на поезде является дополнительным стимулом и того, что некоторые осознанно выпасают стада оленей поблизости от дороги, рассчитывая на «железку» как на снабженческий коридор.

В сложившейся ситуации соседско-родовые отношения выходят на первый план: пока одни уезжают за продуктами в город, другие родственники: братья, жены, дети или соседи — присматривают за стадом. В структуре занятости населения появились люди, которые специализируются на доставке грузов и пассажиров от железнодорожных станций к чумам. Другие практикуются на доставке грузов до железнодорожных разъездов от станции Обская, передавая новым акторам адреса и телефоны оптовых баз, где цены ниже и товар лучше. Часто оленеводы и рыбаки используют станции как точки для товарно-обменных операций, выменивая оленину на GSM, видеофильмы и т.д.

Работа факторий тоже оказалась зависима от дороги. Л. В. Окоэтто, хозяйка фактории Лидино в двух километрах от железнодорожной станции Хралов, видит в дороге положительное. Дорога для нее — это способ увеличения ее товарооборота. Но фактории, расположенные в отдалении,

терпят убытки, так как оленеводы предпочитают ездить в Лабытнанги — конечную станцию железной дороги, расположенную в 15 километрах от Обской.

В подобной ситуации оказались и кочевые эвенки на БАМе (Поворознюк 2011), проживавшие в ближайших от дороги стойбищах. Они ломали устоявшееся экономическое поведение, также закупались в поселках товарами в небольших количествах, рассчитывая больше на снабжение по «железке». А возросшая мобильность коренных северян расширила их географический ареал (Поворознюк 2016). Ненцы, селившиеся в поселках Ямальского района, стали приобретать квартиры в городе Лабытнанги и на станции Обской, мотивируя выбор не только близостью федеральной железной дороги, но и тем, что появилась железнодорожная ветка, ведущая в ямальскую тундру. Одним из первых на станцию Обская из Яр-Сале в начале 2000-х переехал бывший охотовед Владимир Окотэтто с семьей. Его квартира была для многих оленеводов перевалочной базой. По словам информантки из Панаевска, сейчас таких переселенцев уже более десятка. Приобретение жилья обходится дешевле в два-три раза — трехкомнатная квартира стоит по цене однокомнатной в Яр-Сале.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, железная дорога «Обская — Бованенково», поначалу воспринятая коренными жителями полуострова Ямал как «чужая» из-за нарушения ею стандартов допустимых шума и размера, как однозначно разрушительная, включив в них механизм «пружинной уступчивости» перед лицом политически превосходящей силы (Головнёв 2009), стала дополнительной площадкой для их социально-экономических контактов. Изменение жизненного ритма коммуникаций проявилось в поездках к родственникам, живущим в городах и поселках, в течение всего года. Поезд создал новые или восстановил утраченные связи жителей Ямальского и Приуральского районов, разделенных административными границами, тем самым повлияв на динамику обмена информацией.

Дорога внесла коррективы и в экономику традиционного хозяйства оленеводов, которые предпочитают летом кочевать в ее пределах. Они используют эту близость для регулярного пополнения продуктовых запасов, тем самым уменьшая количество грузовых нарт вандако. Построенная железная дорога лишила кочевников Арктики части территории их проживания, но дала возможность построения новых схем миграции и способствовала интенсивности их пространственной мобильности через приобретение жилья на станции Обская и в городе Лабытнанги.

Подвижность категорий «свой» и «чужой» в пространстве поезда «Обская — Бованенково» зависит от того, в какую сторону движется поезд: в тундру или в сторону так называемой Большой земли. Вне пространства поезда разделяющие границы легко стираются, так как над актерами уже не довлеют социальные нормы идентичности и корпоративности.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ПМА 1 — Полевые материалы автора. Экспедиция в ЯНАО, Ямальский район, железная дорога «Обская — Бованенково», станция Владимир Нак, Ярсалинская тундра, 2016.

ПМА 2 — Полевые материалы автора. Экспедиция в ЯНАО, Ямальский район, железная дорога «Обская — Бованенково», станция Хралов, фактория Лидино, 2018.

Адаев В. Н. Трансформация культуры: современные материалы и технологии в жизни тундровых ненцев-олленеводов Ямало-Ненецкого автономного округа // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2018. № 3 (42). С. 158–164.

Арзютов Д. В. Олени и (или) бензин: эссе об обменах в Северо-Ямальской тундре // Социальные отношения в историко-культурном ландшафте Сибири. СПб.: МАЭ РАН, 2017. С. 314–348.

Головнёв А. В. Кочевники тундры: ненцы и их фольклор. Екатеринбург: УрО РАН, 2004.

Головнёв А. В. Антропология движения. Екатеринбург: УрО РАН, 2009.

Головнёв А. В., Лёзова С. В., Абрамов И. В., Белоруссова С. Ю., Бабенкова Н. А. Этноэкспертиза на Ямале: ненецкие кочевья и газовые месторождения. Екатеринбург: АМБ, 2014.

Железная дорога «Обская — Бованенково». Важный элемент в реализации мегапроекта «Ямал» // Сайт «Газпром». URL: <http://www.gazprom.ru/projects/obskaya-bovanenkovo/> (дата обращения: 09.04.2019).

Лар Т. Х. Яна яр (Плач нашей земли). URL: <http://www.raipon.info/info/news/3079/> (дата обращения: 08.05.2019).

Лярская Е. В. Женские запреты и комплекс представлений о нечистоте у ненцев // Антропологический форум. 2005. № 2. С. 317–326.

На Ямале продолжается массовый падеж оленей. URL: <http://tyumen-news.net/economy/2014/02/20/3484.html> (дата обращения: 09.05.2019).

Новикова Н. И. Охотники и нефтяники: исследование по юридической антропологии. М.: Наука, 2014. Общественное движение КМНС «Ямал» // ВКонтакте. URL: <https://vk.com/kmnsyamal> (дата обращения: 09.05.2019).

Опарин Д. А. «Местные» и «приезжие» на Ямале: социальные границы и вариативность миграционного опыта // Сибирские исторические исследования. 2016. № 4. С. 108–130.

Павлов А. В. Характер северного города // Топос: альманах. М.: Парад, 2003. С. 1–5.

Пироговская М. М. Что общество делает с телесными ощущениями? Сенсорная антропология и переборка дисциплины (лекция). 04.06.2018. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Rb5REgfsfG0Q> (дата обращения: 08.05.2019).

Плюсин Ю. М. «Свои» и «чужие» в русском провинциальном городе // Мир России. 2013. № 3. С. 60–93.

Поворознюк О. А. Забайкальские эвенки: социально-экономические и культурные трансформации в XX–XXI веках. М: ИЭА РАН, 2011.

Поворознюк О. А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносциальные сети и борьба за ресурсы // Этнографическое обозрение. 2016. № 1. С. 23–41.

Полякова А. На Ямале поезд проехал по стаду оленей. URL: <https://www.yamal.kp.ru/online/news/2921465/> (дата обращения: 11.02.2019).

Рутткаи-Миклиан Э. Модернизация табу: вопросы «чистоты» в городской среде (на примере сынских хантов) // Этнографическое обозрение. 2016. № 1. С. 42–53.

Симонова В. В. Транссиб: путь в жизни, жизнь в пути // Социологические исследования. 2007. № 5. С. 103–113.

Стратегия социально-экономического развития муниципального образования Ямальский район на период до 2020 г. II–III этапы // Стратегическая доктрина развития Ямальского района до 2020 г. Отчет по муниципальному контракту № 42 от 18.07.2008 г. Научный руководитель А. М. Брехунцов. Ответственный исполнитель И. Д. Артюхова. Тюмень; Яр-Сале: Сибирский научно-аналитический центр, 2008.

Терехина А. Н., Волковицкий А. И. Железная дорога сквозь тундру: оленеводы Ямала и инфраструктура // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 48–61.

Хазанов А. М. Кочевники и внешний мир. 3-е изд., доп. Алматы: Дайк-Пресс, 2002.

Харючи Г. П. Традиции и инновации в культуре ненецкого этноса (вторая половина XX века) / под ред. Н. В. Лукина. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2001.

Barth F. *Nomads of South-Persia: the Basseri Tribe of the Khamseh Confederacy*. Boston: Little, Brown and Company, 1961.

Bates D. G. *Nomads and Farmers: A Study of the Yörük of Southeastern Turkey*. Ann Arbor: University of Michigan, 1973.

REFERENCES

Adaev V. N. Transformatsiia kul'tury: sovremennye materialy i tekhnologii v zhizni tundrovyykh nentsev-olenevodov Yamalo-Nenetskogo avtonomnogo okruga [Culture Transformation: Modern Materials and Technologies in the Life of the Tundra Nenets Reindeer Breeders of the Yamal-Nenets Autonomous Okrug]. *Biulleten' arkheologii, antropologii i etnografii*, 2018, no. 3 (42), pp. 158–164. (In Russian)

Arzyutov D. V. Oleni i (ili) benzin: esse ob obmenakh v Severo-Iamal'skoi tundre [Deer and (or) Gasoline: An Essay on Exchanges in the North Yamal Tundra]. *Sotsial'nye otnosheniia v istoriko-kul'turnom landshafte Sibiri* [Social Relations in the Historical and Cultural Landscape of Siberia]. St. Petersburg: Muzei antropologii etnografii RAN, 2017, pp. 314–348. (In Russian)

Barth F. *Nomads of South-Persia: the Basseri Tribe of the Khamseh Confederacy*. Boston: Little, Brown and Company, 1961.

Bates D. G. *Nomads and Farmers: A Study of the Yörük of Southeastern Turkey*. Ann Arbor: University of Michigan, 1973.

Golovnev A. V. *Antropologiya dvizhenia* [Anthropology of Movement]. Yekaterinburg: Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 2009. (In Russian)

Golovnev A. V. *Kochevniki tundry: nentsy i ikh folklor* [The Tundra Nomads: The Nenets and Their Folklore]. Yekaterinburg: Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, 2004. (In Russian)

Golovnev A. V., Lyozova S. V., Abramov I. V., Belorussova S. Yu., Babenkova N. A. *Etnoekspertiza na Yamale: nenetskie kochev'ia i gazovye mestorozhdeniia* [Ethnological Expertise in Yamal: Nenets Nomads and Gas Fields]. Yekaterinburg: AMB Publishing House, 2014. (In Russian)

Khazanov A. M. *Kochevniki i vneshnii mir* [Nomads and the Outside World]. Almaty: Daik-Press, 2002. (In Russian)

Khariuchi G. P. *Traditsii i innovatsii v kulture nenetskogo etnosa* [Traditions and Innovations in the Culture of the Nenets Ethnos (Second Half of the 20th century)]. Ed. by N. V. Lukin. Tomsk: Publishing house of Vol. University, 2001. (In Russian)

Lyarskaya E. V. Zhenskie zaprety i kompleks predstavlenii o nechistote u nentsev [Women's Prohibitions and a Complex of Ideas about Impurity among the Nenets]. *Antropologicheskii forum*, 2005, no. 2, pp. 317–326. (In Russian)

Novikova N. I. *Okhotniki i nefitianiki: issledovanie po iuridicheskoi antropologii* [Hunters and Oilmen: A Study in Legal Anthropology]. Moscow: Nauka, 2014. (In Russian)

Oparin D. A. “Mestnye” i “priezzhie” na Yamale: sotsial'nye granitsy i variativnost' migratsionnogo opyta [“Locals” and “Newcomers” in Yamal: Social Boundaries and the Variability of Migration Experience]. *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*. 2016, no. 4, pp. 108–130. (In Russian)

Pavlov A. V. Kharakter severnogo goroda [The Character of the Northern City]. *Topos: Almanah*. Moscow: Parade, 2003, pp. 1–5. (In Russian)

Plusnin J. M. “Svoi” i “chuzhie” v russkom provintsial'nom gorode [“Locals” and “Strangers” in a Russian Provincial City]. *Mir Rossii*, 2013, no. 3, pp. 60–93. (In Russian)

Povoroznyuk O. A. *Zabaikalskie evenki: sotsialno-ekonomicheskie i kulturnye transformatsii v 20–21 vekakh* [The Trans-Baikal Evenks: Socio-Economic and Cultural Transformations in the 20–21th Centuries]. Moscow: IEA RAN, 2011. (In Russian)

Povoroznyuk O. A. Gorodskie aborigeny BAMA: industrial'nyi bum, tekhnosotsial'nye seti i bor'ba za resursy [Urban Aborigines of the BAM: Industrial Boom, Techno-Social Networks and the Struggle for Resources]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2016, no. 1, pp. 23–41. (In Russian)

Ruttkai-Miklian E. Modernizatsiia tabu: voprosy “chistoty” v gorodskoi srede (na primere synskikh khantov) [Modernization of Taboo: Issues of “Purity” in the Urban Environment (The Case of the Synsk Khanty)]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2016, no. 1, pp. 42–53. (In Russian)

Simonova V. V. Transsib: put' v zhizni, zhizn' v puti [Transsib: The Way in Life, Life on the Way]. *Sotsiologicheskie issledovaniia*, 2007, no 5, pp. 103–113. (In Russian)

Teriokhina A. N., Volkovitskiy A. I. Zheleznaiia doroga skvoz' tundru: olenevody Yamala i infrastruktura [Railway through the Tundra: Yamal Reindeer Herders and Infrastructure]. *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, 2020, no. 3, pp. 48–61. (In Russian)

Submitted: 12.04.2021

Accepted: 22.05.2021

Published: 01.07.2021