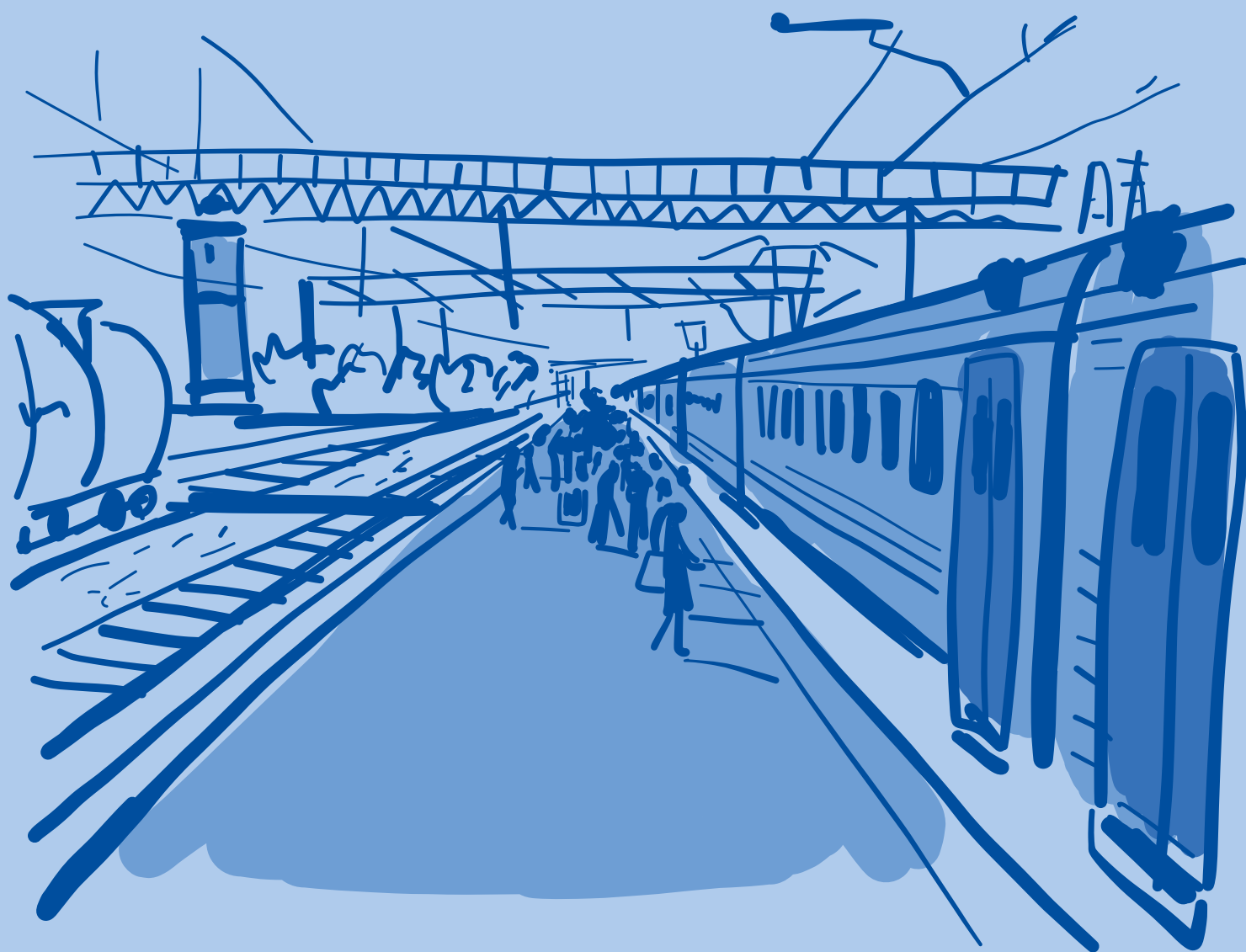


О. А. Поворознюк и И. В. Крылов (ред.)

ЖИЗНЬ БАМА



О. А. Поворознюк и И. В. Крылов (ред.)

Жизнь БАМа

Институт культурной и социальной антропологии
Венского университета

Вена, 2020 г.



IMPRESSUM

MEDIENINHABER: Institut für Kultur- und Sozialanthropologie der Universität Wien,
Universitätsstraße 7, 1010 Wien (Herausgeber und Verleger)

HERSTELLER: flyeralarm.at/online Druck GmbH,
Brown-Boveri-Straße 8, 2351 Wiener Neudorf (Druck),
Verlagsort: Wien, Herstellungsort: Wiener Neudorf

DESIGN: Ursula Meyer
ILLUSTRATION COVER: Colourbox.de

1. Auflage, 2020

Dieses Dokument unterliegt der Creative Commons Attribution 4.0 Lizenz (CC BY 4.0).
Davon ausgenommen sind die Umschlagbebilderung, sämtliche Abbildungen und Grafiken:
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Die Herstellung dieser Broschüre wurde aus Mitteln des Fonds zur Förderung der
wissenschaftlichen Forschung (FWF) finanziert: Austrian Science Fund (FWF): P27525-G22
ISBN: 978-3-200-07067-7
DOI: 10.25365/phaidra.161

5	ПРЕДИСЛОВИЕ Петер Швайтцер
6	ЭПИЗОД 1 БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ Ольга Поворознюк, Гертруде Саксингер, Гертрауд Илльмайер, Зигрид Вентцель, Наталья Красноштанова, Вера Куклина
12	ЭПИЗОД 2 СОЦИАЛЬНАЯ ДИНАМИКА НА БАМЕ Ольга Поворознюк
18	ЭПИЗОД 3 ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ (АЯМА): ТЫНДА И НЕРЮНГРИ Зигрид Ирене Вентцель
23	ЭПИЗОД 4 ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ (АЯМА): ТОММОТ И АЛДАН Зигрид Ирене Вентцель
28	ЭПИЗОД 5 ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ (АЯМА): МАЙЯ И НИЖНИЙ БЕСТЯХ Зигрид Ирене Вентцель
33	ЭПИЗОД 6 ДОЕХАТЬ ДО ТОКМЫ. СЛУЧАЙ ИЗ ПОЛЕВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ Гертрауд Илльмайер, Наталья Красноштанова
39	ЭПИЗОД 7 ЖИЗНЬ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ПОСЁЛКИ БАМА ЗВЁЗДНЫЙ И НИЯ Гертрауд Илльмайер, Наталья Красноштанова
45	ЭПИЗОД 8 МОБИЛЬНОСТЬ В ВЕРХНЕМАРКОВО ИЛИ ЕЁ ОТСУТСТВИЕ? Гертруде Саксингер, Наталья Красноштанова, Гертрауд Илльмайер
51	ЭПИЗОД 9 О ПОСЁЛКЕ, КОТОРОМУ НЕ НУЖЕН МОСТ: СЛУЧАЙ УСТЬ-НЮКЖИ Петер Швайтцер, Ольга Поворознюк
57	ЭПИЗОД 10 ИССЛЕДОВАНИЕ МОБИЛЬНОСТИ. КАК ЖИТЕЛИ РЕГИОНА БАМА/АЯМА ВОСПРИНИМАЮТ ИСТОРИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ? Алексис Санчо Рейносо
62	ЭПИЗОД 11 ВТОРОЙ БАМ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ Ольга Поворознюк
68	ЭПИЛОГ СТУДЕНТЫ НА БАМЕ И ЧТО БУДЕТ ПОСЛЕ CORE Ольга Поворознюк, Петер Швайтцер
71	БЛАГОДАРНОСТИ
72	ЧЛЕНЫ ПРОЕКТА CORE И АВТОРЫ БРОШЮРЫ



БРОШЮРА, которую Вы держите в руках, стала результатом пятилетнего исследовательского проекта «Конфигурации «отдалённости»: взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали (CoRe)», прове-

дённного по гранту Австрийского научного фонда (FWF). Мы ставили перед собой задачу понять, как строительство железной дороги повлияло на регион, и какое место БАМ занимает в повседневной жизни людей, живущих вблизи или на некотором расстоянии от магистрали. Мы опубликовали ряд научных статей на английском, русском и немецком языках (ссылки на часть из них приведены в брошюре), однако решили, что данный обзор результатов нашего исследования будет так же интересен читателям, особенно тем, кто живёт в регионе БАМа и кто помогал нам в работе. Многие эпизоды из этой брошюры также можно найти на русском и английском языках на портале «Жизнь БАМа» <https://lifeofbam.com>.

Почему мы решили изучать БАМ? Многие великие железные дороги появились в XIX в. или начале XX в. но с 1970-х гг. не было построено ни одной железнодорожной линии, которая была бы сопоставима с БАМом по размерам и значению. Если говорить о более старых железных дорогах, таких как Транссибирская магистраль, у нас крайне мало сведений о том, как именно повлияли на жизнь людей кардинальные изменения природной среды и рукотворной инфраструктуры вдоль их маршрутов. Что касается БАМа, временам его строительства посвящено множество исторических исследований российских и зарубежных учёных. Между тем современному значению БАМа до сих пор уделяли довольно мало внимания, и мы надеемся внести свой скромный вклад в документирование той роли, которую магистраль играет для путешественников и местных жителей. Желая понять, как далеко простирается влияние железной дороги, мы также рабо-

тали в нескольких посёлках, расположенных на некотором расстоянии от БАМа.

Итак, почему же австрийцы изучают БАМ? Прежде всего, стоит упомянуть, что, хотя проект базируется в Австрии и получил финансирование от австрийского фонда, он является международным, и в нём участвуют исследователи из разных стран. Отдельного упоминания заслуживают наши российские партнёры — организации и частные лица, которые помогли нам в работе; без их помощи мы бы не справились. В то же время тот факт, что этот проект зародился в такой далёкой от Сибири стране, как Австрия, лишний раз подтверждает, что у нас нет другого интереса, кроме как запечатлеть истории и мнения жителей региона БАМа. Мы не стремимся присоединяться ни к чрезмерному восхвалению достижений прошлого и настоящего, ни к хору критиков, заостряющих внимание на проблемных аспектах строительства и развития БАМа. Концентрируясь на личном опыте жителей региона — эвенков, потомков первых поселенцев, бамовцев или более поздних мигрантов, эпизоды этой брошюры отображают местную социальную жизнь вне макроэкономического или геополитического значения магистрали.

Мы понимаем, что смогли ухватить только часть бурной и многогранной жизни БАМа, лишь малую часть того, что значило и значит быть жителем огромного региона, сформированного великим проектом — человеком, который строил железную дорогу, работал на ней или просто путешествует с её помощью, — и мы с нетерпением ждём возможности побывать в этих местах снова. Хотя проект CoRe подошёл к концу, мы надеемся сохранить тёплые отношения со щедрыми и гостеприимными жителями региона БАМа. Мы хотели бы продолжить обсуждение этой темы и будем рады, если вы оставите отзыв как о брошюре, так и о проекте в целом. А пока желаем Вам приятного чтения!

Петер Швайцлер

Лидер проекта, от имени всего коллектива проекта CoRe

ЭПИЗОД 1

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ



Авторы: Ольга Поворознюк, Гертруде Саксингер, Гертрауд Ильмайер, Зигрид Вентцель, Наталья Красноштанова, Вера Куклина



БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ (БАМ) — одна из самых длинных северных железных дорог, проходящая параллельно расположенной южнее знаменитой Транссибирской магистрали. БАМ пересекает шесть субъектов федерации в Восточной Сибири (Иркутская область, Республика Бурятия, Забайкальский край) и на российском Дальнем Востоке (Амурская область и Хабаровский край). Крупнейшее ответвление БАМа, ведущее на северо-восток, называется Амуро-Якутская магистраль (АЯМ) и пересекает Республику Саха (Якутия).

СОВЕТСКИЙ ПРОЕКТ

История БАМа берёт своё начало в конце XIX в., когда обсуждались первые планы строительства железной дороги вдоль берега Байкала, параллельно Транссибирской магистрали. Предтечей современного БАМа стала линия Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань в Хабаровском крае, построенная в 1932—1953 гг. заключёнными ГУЛАГа, военнопленными и советскими солдатами (Thomas, 2014). Этот проект был приостановлен после смерти Сталина в 1953 г., и к идее возобновления строительства БАМа вернулись во времена Брежнева.

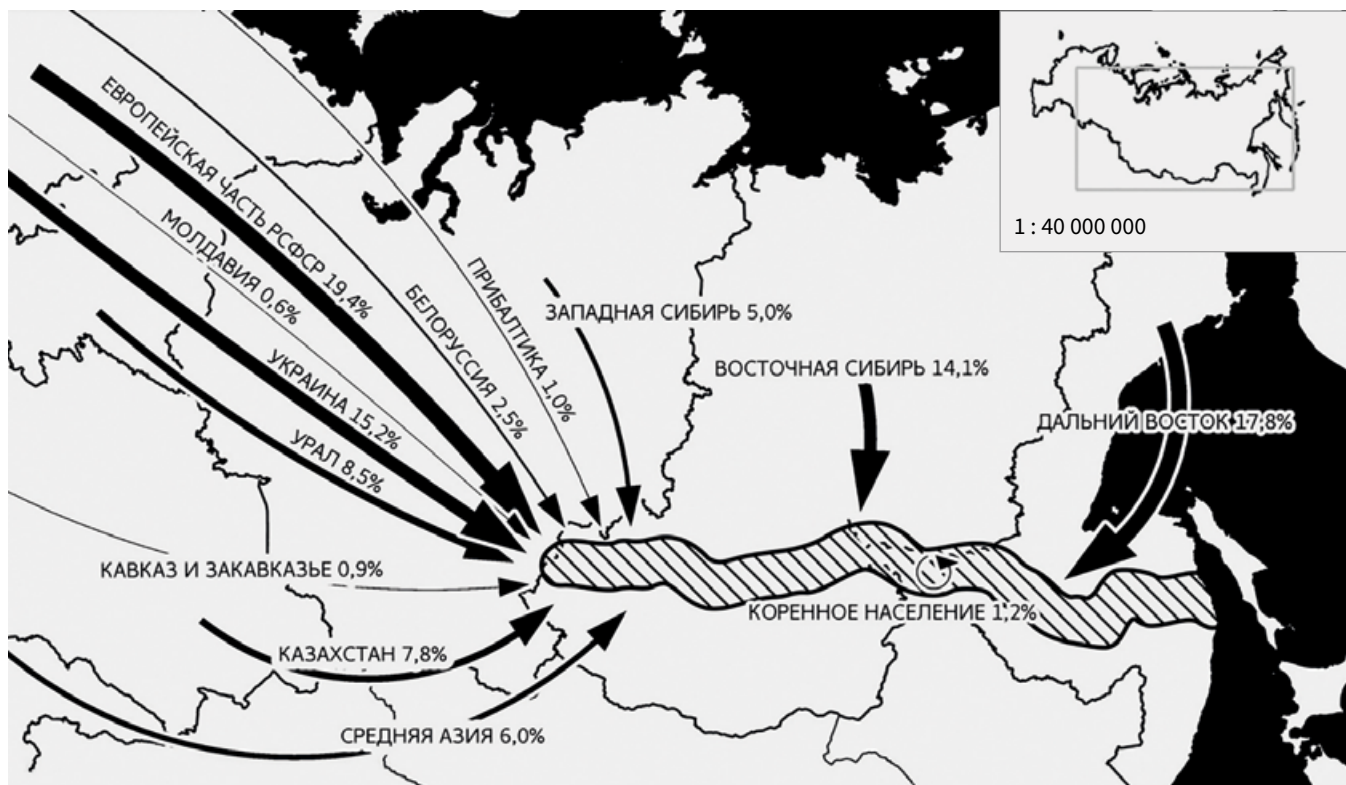
БАМ 1970–1980-х гг. стал последней социалистической «стройкой века» — грандиозным инженерным проектом и выдающимся социальным феноменом. Его строительство было частью «освоения Севера» — программы модернизации, индустриализации, социально-экономического и инфраструктурного развития отдалённых регионов Арктики и Сибири (Schweitzer et al. 2017). БАМ, который изначально проектировался в целях эксплуатации и транспортировки природных ресурсов, был окружен советской пропагандой, направленной на укрепление коллективной веры в советскую административную систему и плановую экономику.

В 1974 г. Комсомол объявил о начале строительства БАМа и кампании по трудовой мобилиза-

КАРТА БАМА И АЯМА С ОСНОВНЫМИ МЕСТАМИ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРОЕКТА CORE



Чёрные точки обозначают населённые пункты с населением более 10 тыс. человек; серые кружки — населённые пункты с населением меньше 10 тыс. человек. ©Алексис Санчо-Рейносо



Карта регионов выбытия мигрантов, приезжавших на строительство БАМа

ции молодёжи. Советская пропаганда призывала молодых строителей БАМа со всего Советского Союза под популярными лозунгами «покорения природы» и «привнесения цивилизации» в отдалённые уголки страны. Основная часть БАМа была построена в 1972–1984 гг., хотя некоторые участки были введены в эксплуатацию только в 2003 г.

РЕГИОН И РОЛЬ БАМА СЕГОДНЯ

Понятие «регион БАМа» означает не только узкий транспортный коридор, но и территории с более отдалёнными поселениями, связанные с самой магистралью, ответвлениями и обычными дорогами. В целом регион мало населён и характеризуется значительной удалённостью административных центров от малых поселений. В то же время регион богат природными ресурсами, такими как золото, медь, редкие металлы и уголь. Горнодобывающая и лесная промышленность подгоняли строительство железной дороги в 1970-е. Сегодня БАМ особенно важен для экспорта минеральных ресурсов на азиатские рынки. Для увеличения пропускной способности железной дороги в 2014 г. была запущена программа её реконструкции и модернизации БАМ-2.

На фоне возросшей роли железной дороги для транспортировки ресурсов, БАМ всё менее значим для пассажирских перевозок, число кото-



Вагон-цистерна с сырой нефтью ожидает отправки на станции Усть-Кут

рых постоянно сокращается. Однако даже те 3–7 пар пассажирских поездов, которые циркулируют по БАМу (Kuklina, Povoroznyuk, Saxinger 2019), существенно влияют на ритмы его поселений. В частности, с временем прихода и ухода поездов координируют время своей работы при вокзальные кафе и магазины, не говоря уже о таксистах и представителях привозной-развозной торговли. Кроме того, для многих жителей посе-

© Кристоф Филк. Источник: Аргуяева, 1988

© Гергуде Саксингер

лений на БАМе, где автомобильное сообщение затруднено, почтово-багажные вагоны являются единственным средством доставки грузов. Местные жители активно используют интернет-почту для заказа товаров по почте в других городах Сибири и России. Мелкие и средние предприятия в регионе почти полностью зависят от железнодорожных контейнерных и почтово-багажных перевозок своих грузов.

МЕСТНЫЕ СООБЩЕСТВА

Города и посёлки вдоль магистрали, изначально проектировавшиеся как временные поселения или железнодорожные станции, были построены вблизи уже существовавших населённых пунктов, где проживало коренное население. На сегодняшний день сеть БАМа включает более 200 железнодорожных станций и пересекает крупные города, такие как Усть-Кут, Северобайкальск и Тында, и поселки городского типа, например, Таксимо, Новая Чара, Хани, и ряд небольших населённых пунктов. Город Тында, транспортный узел, в котором пересекаются БАМ, АЯМ и Транссиб, считается столицей БАМа.

Доля представителей коренных народов среди местных жителей неуклонно сокращалась в связи с притоком новых строителей в 1970–1980-е гг. Несмотря на значительный отток строителей БАМа в 1990-е гг., они всё ещё составляют большинство населения в бамовских городах и поселках. Представители коренных народов (эвенки и другие тунгусоязычные группы) преобладают в населении национальных посёлков, связанных с БАМом дорогами или расположенных в труднодоступных уголках тайги. В постсоветский период усилилась миграция коренных жителей национальных посёлков в районные и региональные центры на БАМе, хотя их доля там продолжает оставаться низкой. В связи с развитием добывающих отраслей в последние два десятилетия ощутимым становится приток временного населения —

вахтовых рабочих нефте- и горнодобывающих и строительных компаний (Povoznyuk 2017).

СНОВА БУМ

Усть-Кут, основанный в 1631 г. и получивший статус города в 1954 г., расположен у впадения реки Куты в Лену. Ключевыми отраслями местной экономики с советских времён являются лесная промышленность и транспорт, и в последние годы неуклонно возрастает роль нефтегазовой отрасли. Благодаря строительству БАМа Усть-Кут превратился в ключевой региональный узел транспортировки грузов в северные районы: железная дорога, аэропорт, самый крупный речной порт советских времён и дорога, ведущая на Север Иркутской области и в Республику Саха (Якутия). Пик численности населения города был достигнут в начале 1990-х гг. (ок. 62 тыс. человек), после распада Советского Союза последовало резкое сокращение численности населения на 25% всего за 10 лет. В 2000-х гг. отток значительно замедлился. Сегодня в городе проживает около 41 тыс. человек. К демографической стабилизации привели строительство нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий Океан и начало широкомасштабной нефтегазодобычи. В настоящее время здесь ведётся активная стройка газоперерабатывающего завода, планируется строительство предприятий лесохимического комплекса и других объектов химической промышленности. Город является одним из центров лесной промышленности на БАМе, в частности, здесь происходит таможенное оформление лесной продукции, идущей по БАМу на экспорт. Малый бизнес, как например туризм, развивается очень медленно, что ведёт к недостаточной диверсификации экономики. Тем не менее нынешний промышленный бум вызывает беспокойство из-за слабо развитой социальной инфраструктуры города, в частности из-за ощутимой нехватки медицинского персонала и учителей. Если зарплаты в этих недофинансированных сферах государственного сектора не возрастут значительно, у специалистов не будет стимула приезжать в Усть-Кут.

ЖИЗНЬ В СТОРОНЕ ОТ БАМА

Многие поселения, расположенные на удалении от основных путей БАМа, тем не менее относятся к большому региону БАМа. Посёлки Токма и Верхнемарково связаны с нефтяным бумом в регионе, так как вблизи этих мест работает Иркутская нефтяная компания (ИНК), крупнейший нефтедобытчик в регионе. В Токме, расположенной в южной части Катангского района, примерно в 220 км по прямой линии от Усть-Кута, проживает около 40 человек, занимающихся преимущественно охотой. Зимой Токма доступна по зимнику, а в остальное время — только вертолётom два раза в месяц, за исключением летнего



© Ольга Повознюк

Железнодорожная станция Юктали на БАМе



© Гертрауд Ильмайер

Жители Токмы

периода, когда рейсы выполняются три раза в месяц. В Токме ИНК сотрудничает с местной охотничьей общиной. Например, топливо для поездок на охоту и охотничьи лицензии финансируются компанией в рамках корпоративной программы социальной ответственности. Это рассматривается как форма компенсации ущерба природной среде, от которой так зависят жители Токмы. Местным жителям не разрешается использовать корпоративные дороги ИНК, активно строящиеся возле Токмы.

В Верхнемарково проживает около 2 тыс. человек, и этот посёлок расположен в 150 км по автомобильной дороге от Усть-Кута. Поездка на машине по этой дороге занимает около трёх часов при том, что состояние дорожного покрытия меняется в зависимости от времени года и погодных условий. Верхнемарково также зависит от поддержки ИНК, которая активно спонсирует социальную и техническую инфраструктуру посёлка. Однако местные жители с их потребностями в улучшении транспортного обеспечения посёлка остаются в подвешенном состоянии между обязанностями государства и нефтяной компании.

ВЕРХНЕМАРКОВО И НЕФТЯНАЯ ОТРАСЛЬ

Главное благо, которое жители Верхнемарково ожидают от нефтяной промышленности — рабо-

чие места. На данный момент трудоустроены около 100 человек из Верхнемарково, что является весьма неплохим показателем. Тем не менее ИНК следует сделать особый упор на профессиональное образование как часть программы корпоративной социальной ответственности, чтобы привлечь больше молодых людей в этот сектор и обеспечить доступ к высокооплачиваемым квалифицированным рабочим позициям.

Важную роль в занятости местного населения играет прямое сообщение посёлка с местами нефтяных разработок за счёт вертолётки или грузовика, которое позволяет избежать долгих поездок на машине в город, где рабочих забирают и отвозят на место работы. Раньше летом и во время распутицы рабочим приходилось ехать в Усть-Кут, где их забирал вертолёт и привозил на нефтяные скважины севернее Верхнемарково. Зимой, когда дороги были в лучшем состоянии, рабочим не нужно было ехать в Усть-Кут: их забирал в Верхнемарково корпоративный грузовик и отвозил на нефтяные месторождения. Так как качество дороги между Усть-Кутом и Верхнемарково значительно улучшилось за последние годы, периоды, когда эта дорога недоступна для грузовиков ИНК, сократились. Сегодня рабочие ИНК из числа жителей Верхнемарково, работающие на Ярактинском нефтяном месторождении, перево-

зятся главным образом по земле, что значительно дешевле для компании, чем воздушные перевозки. Однако, вертолёты — до сих пор важный вид транспорта в случаях, когда нефтяные месторождения расположены дальше или не имеют дорожного сообщения.

АМУРО-ЯКУТСКАЯ МАГИСТРАЛЬ И Г. НИЖНИЙ БЕСТЯХ

Строительство АЯМа началось ещё в 1970-е гг. Эта линия соединяет Транссибирскую магистраль и БАМ с Республикой Саха (Якутия). В 2019 г. с открытием постоянного пассажирского сообщения по АЯМу, магистраль была подключена к общероссийской железнодорожной сети. Планы будущего строительства предусматривают продление железной дороги в Магадан на Охотском море. Железная дорога — важный фактор перемен в Якутии, так как с ней приходят новые транспортные возможности, новые рабочие места и перспективы образования в железнодорожном секторе.

Нижний Бестях — посёлок в центре Республики Саха, он стал в 2007 г. административным центром Мегино-Кангаласского района. Медиа называют Нижний Бестях городом будущего бума, так как вскоре он должен стать важным транспортным узлом. В Нижнем Бестяхе пересекаются АЯМ, река Лена, а также несколько федеральных дорог. Новые рабочие места на железной дороге, рост числа предприятий и логистических центров привели к радикальным демографическим изменениям за последние десять лет. Многие мигранты приехали сюда работать, что привело к появлению культуры разнообразного сообщества.



Нижний Бестях

Автомобильный мост через огромную реку Лена неподалёку от Якутска проектировался много раз с самых ранних советских лет, но так и не был реализован. Из-за суровых климатических условий и ширины реки мост будет самым дорогим из когда-либо построенных в России. Мост мог бы обеспечить круглогодичное сообщение через реку и таким образом значительно повысить потенциал региона и обеспечить связь с Северным морским путём. Китайские инвесторы планируют реализовать проект в ближайшие годы.

ЛИТЕРАТУРА

Аргудяева, Ю.А. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988.

Брежнев, В.А. (ред). Байкало-Амурская железнодорожная магистраль: технический отчет. М.: ОАО «Корпорация Трансстрой», 1993.

Povoroznyuk, O. Social Dynamics and Sustainability of BAM Communities: Migration, Competition for Resources, and Intergroup Relations // *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions*/ Ed. by M. Laruelle, New York: Routledge, 2017, P. 133–157.

Kuklina, Vera, Olga Povoroznyuk, and Gertrude Saxinger. Power of Rhythms – Trains and Work along the Baikal-Amur Mainline (BAM) in Siberia. *Polar Geography* 42(1), 2019, P. 18–33.

Schweitzer, P., Povoroznyuk, O., Schiesser, S. Beyond Wilderness: towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North. *The Polar Journal* 7(1), 2017, P. 58–85.

Thomas, A. On Guard at BAMlag. Representations of Guards in the 1930s Gulag Press. *The Soviet and Post-Soviet Review* 41, 2014, P. 3–32.

СОЦИАЛЬНАЯ ДИНАМИКА НА БАМЕ





«СТРОЙКА ВЕКА»

БАМ, который называли «стройкой века» и «дорогой в будущее», стал крупнейшим индустриальным проектом позднего социализма как минимум по двум причинам. Во-первых, этот проект коммунистической пропаганды с его лозунгами «покорения природы» и строительства «новой жизни» развивал идеи социализма и привлекал людей в регион. Во-вторых, БАМ стал выдающимся инженерным проектом по созданию новой среды обитания в сложных климатических и геологических условиях. Вместе с железной дорогой строились дороги, мосты, туннели, а также города, посёлки и станции с их общественными организациями: администрациями, учреждениями торговли, медицины и образования. Железнодорожная инфраструктура не только изменила среду в непосредственной близости от себя, но и повлияла на жизнь отдалённых поселений. БАМ стал символом советской модернизации — мобильности, транспортной доступности и развития всего региона.



Лозунг «Сибирь освоим мы с тобой!» на советской почтовой марке, посвящённой БАМу

МИГРАЦИОННЫЙ МАГНИТ

В период строительства и запуска железной дороги в 1970–1980-е гг. регион БАМа был свидетелем беспрецедентного притока населения. По некоторым данным, около 1 миллиона человек прибывало в регион ежегодно. 800 тыс. из них, как правило, уезжало в другие места в тот же год, и 100 тыс. оставалось на одном месте в течение двух зим (Аргудяева 1988). К концу 1980-х гг. население региона БАМа достигло своего пика.

В период социально-экономического кризиса, последовавшего за распадом Советского Союза, индустриализированные регионы добычи полезных ископаемых столкнулись с проблемой резкого оттока населения с Севера (Heleniak 1999). Резкое сокращение населения также наблюдалось на БАМе. Например, согласно оценкам администрации Каларского района (с. Чара), около двух третей строителей БАМа покинули район в 1990-е гг. в связи с тяжёлыми социально-экономическими условиями, недостатком жилья и отсутствием работы. Хотя пессимистичный прогноз о депопуляции региона не сбывся, северные районы вдоль железной дороги продолжают терять население в течение всего постсоветского периода.

ДВИЖЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ СЕГОДНЯ

Согласно общероссийской переписи населения 2010 г., крупнейшими городами на БАМе являются Тайшет (35485 чел.) и Усть-Кут (45375 чел.) в Иркутской области, Северобайкальск (24929 чел.) в Республике Бурятия, Тында (36275 чел.) в Амурской области, Нерюнгри (61747 чел.) в Республике Саха (Якутия), Комсомольск-на-Амуре (263906 чел.) в Хабаровском крае. Более типичные населённые пункты на БАМе — это мелкие посёлки от 300 до 4000 жителей. бамовские города — транспортные узлы и демографические, экономические и политические центры региона. Они привлекают жителей отдалённых поселков, предоставляя услуги банков, почт, магазинов и больниц. Здесь также проводятся общественные слушания, переговоры между заинтересованными сторонами и принимаются решения.

Коренные народы и мигранты советских лет, приехавшие на строительство БАМа, составляют большинство населения. В то же время растёт число мигрантов из других регионов, постсоветских стран (в особенности Кавказа и Средней Азии) и Китая. Как и повсюду на российском Севере, растёт доля временных мигрантов, не отражённая в официальной статистике. Таким образом, значительная доля сотрудников малых и средних предприятий в сферах торговли, сельского хозяйства и услуг в Тынде и Северобайкальске представлена сезонными рабочими из Средней Азии и Китая. Также ко временным мигрантам относятся вахтовые рабочие из соседних регионов и других частей России, занятые в горнодобывающих компаниях. График внизу показывает динамику населения в крупнейших городах региона БАМа. На нём видно, как строительство БАМа привело к бурному росту населения, который сменился спадом в постсоветские годы.



Численность населения городов БАМа



Памятник строителям БАМа в Северобайкальске, июль 2016 г.

ЭКСПЕРИМЕНТ НАЦИЕСТРОИТЕЛЬСТВА

Советское государство использовало проект строительства БАМа в качестве показательного примера своей национальной политики. Популярный лозунг «Вся страна строит БАМ» широко использовался в средствах массовой информации и в популярной литературе. Согласно его идее, кампания по набору строителей на БАМ должна была вовлекать представителей максимально возможного числа советских республик и регионов. Действительно, «шефские» бригады из определённых мест занимались строительством отведённых им станций, посёлков или городов. Например, Тында, столица БАМа, проектировалась и строилась инженерами из Москвы, столицы СССР. Отдельные города строились представителями союзных республик: Ния — Грузии, Улькан — Азербайджана, Кичера — Эстонии, Новый Уоян — Литвы, Новая Чара — Казахстана, Ларба — Туркменистана. Это культурное и этническое разнообразие нашло своё отражение в архитектурных стилях станций, городском планировании и названиях улиц.

Хотя этнический состав строителей БАМа (бамовцев) был разнообразным, он не представлял пропорционально все советские регионы или этнические группы. Русские и другие славяне (украинцы и белорусы) преобладали



Прибытие бригады из Латвии на БАМ, 1974 г.

среди прибывающих мигрантов, в то время как грузины, узбеки, азербайджанцы, армяне, таджики и другие группы составляли этнические меньшинства. Некоторые историки полагают, что представители славянских народов (русские, украинцы, белорусы) получали лучшие позиции и большее общественное признание, чем представители этнических меньшинств (Ward 2009). Однако, по данным наших полевых исследований, бамовцы демонстрировали высокую степень внутригрупповой солидарности. Она выражалась в смешанных браках, общем опыте участия в строительных работах и совместной организации досуга.

ВОСПОМИНАНИЯ О БАМЕ СЕГОДНЯ

Память о строительстве БАМа помогает сохранять идентичность бамовцев сегодня. Личные и коллективные истории о БАМе заряжены эмоциями радости, энтузиазма и гордости, они рассказывают о периоде строительства как о самом счастливом времени жизни.

«В 1974 году стройка начиналась... Тогда эта работа ценилась, об этом говорилось. Гордость такая была. Встречали поезд. Мужу моему давали слово, что бы он что-нибудь сказал. Он был передовик производства.

Первый поезд здесь встречали. Золотое звено закладывали. Мы же все это пережили!»

Интервью, Новая Чара, 2016

Эти воспоминания наполнены романтическими идеалами комсомольского движения, духом солидарности и трудовых достижений на строительстве БАМа, а также ностальгией по сильному социалистическому государству. В период социально-экономического кризиса 1990-х гг. проект БАМ подвергался критике, а бамовцы исчезли из поля зрения общественности. Патриотическое воспитание и политика последних десятилетий оживили старые воспоминания о социалистическом БАМе. Два знаковых события — запуск программы модернизации железной дороги БАМ-2 и 40 лет со дня начала строительства БАМа отмечались в 2014 г. В июле 2019 г. широко праздновалось 45-летие строительства БАМа. Эти события сопровождались массовыми мероприятиями, на которых рассказывались истории о БАМе, исполнялись песни того времени и проводились церемонии вручения наград. Возвращение общественного внимания, а также ожившие воспоминания и эмоции, связанные со строительством БАМа, укрепляют самосознание бамовцев сегодня (Povoroznyuk 2019).



© Ольга Поворожник

Оленеводы из общины «Геван», базирующейся в пос. Чапо-Олого, июль 2004 г.

МОДЕРНИЗАЦИЯ И КОРЕННОЕ НАСЕЛЕНИЕ

С притоком бамовцев началось интенсивное культурное взаимодействие коренных жителей региона с мигрантами. Оно включало не только обмен товарами и совместное празднование мероприятий в сельских домах культуры, но и смешанные браки. Чаще всего такие браки заключались между мужчинами-бамовцами и женщинами-эвенкийками. Также смешанные браки ускоряли культурную ассимиляцию и утрату этнического языка последующими поколениями эвенков.

Негативное воздействие БАМа на окружающую среду затронуло прежде всего кочевых эвенков — оленеводов и охотников. Загрязнение и разрушение пастбищ и охотничьих угодий трансформировало их традиционное природопользование. Во многих случаях потеря домашних оленей, истощение ресурсов из-за охоты и браконьерства среди строителей БАМа и появление вместе с железной дорогой туристов вынуждали эвенков оставлять свои традиционные занятия. Распространение алкоголя, браконьерство, деградация природной среды, культурная ассимиляция, сопровождавшие строительство БАМа, привели к скрытой напряжённости между бамовцами и коренными жителями. Эта напряжённость сегодня иногда проявляется в связи с продолжа-

ющимся отчуждением земель для добычи полезных ископаемых, которая стала возможной благодаря БАМу.

ЭВЕНКИ-БАМОВЦЫ

Геологическая разведка и проектирование магистрали в 1950–1960-х гг. вовлекали эвенков-оленеводов, доставлявших на оленьих упряжках образцы горных пород, оборудование и продовольствие. Эвенки также участвовали в строительстве БАМа на его начальном этапе в 1970-х гг. Они, как правило, занимали низкоквалифицированные должности, работая дровосеками, каменотёсами или водителями грузовиков. Позднесоветская политика управления трудовыми ресурсами в регионе БАМа была направлена на закрепление местного населения — эвенков и добамовских мигрантов — в колхозах. Квалифицированные рабочие и строители БАМа, получавшие более высокие зарплаты, привлекались из других регионов и республик страны. Такое разделение труда основывалось на ожидании, что крупные эвенкийские колхозы будут поставлять мясо, рыбу и другие продукты традиционного хозяйства строительным организациям в обмен на их услуги — строительство нового жилья и хозяйственных помещений в посёлках. Однако есть и отдельные примеры эвенков, кото-

рые были награждены специальным орденом за строительство БАМа и сегодня называют себя бамовцами. Одни из них участвовали короткое время в строительстве железной дороги и посёлков на ранних этапах проекта, другие работали в сферах торговли или обслуживания, развернувшихся в процессе строительства.

САМОСОЗНАНИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Таким образом, бамовцы образовали новую группу населения, которое составляет сегодня большинство во многих населённых пунктах на БАМе. В отношениях между разными группами населения граница между «местными» и «приезжими» стала более важным маркером, чем этничность. Принадлежность к местному сообществу, определяемая временем приезда и длительностью проживания в регионе, обуславливает включённость в социальные сети и доступ к ключевым ресурсам — земле, работе, жилью, государственной поддержке и общественному признанию. С точки зрения эвенков понятия «бамовцы», «приезжие» и «туристы» эквивалентны. Эти группы конкурируют с эвенками за ягоды, дичь, пастбища и охотничьи угодья. В то время как эвенки считают строителей БАМа «приезжими», сами бамовцы оспаривают этот статус. Для бамовцев, оставшиеся в построенных собственными руками посёлках, Север стал не просто местом постоянного проживания, а настоящим домом. Они считают себя «местными» в не меньшей мере, чем сами эвенки и добамовское население. Особенно это самосознание проявляется в отношениях с новыми мигрантами, которые продолжали прибывать в регион на протяжении постсоветского периода, конкурируя с местным населением за рабочие места и жильё (Поворознюк 2016).



© фото из личного архива М.А. Габышевой

Коренной житель на строительстве БАМа



© А.И. Габышева

О. Поворознюк проводит интервью с лидером эвенкийской общины С.Н. Габышевым, пос. Чапо-Олого, июль 2016 г.

ЛИТЕРАТУРА

Аргудяева, Ю.А. Труд и быт молодёжи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988.

Поворознюк О. А. Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносоциальные сети и борьба за ресурсы. Этнографическое обозрение 1, 2016, С. 23–41.

Heleniak, T. Out-Migration and Depopulation of the Russian North during the 1990s. *Post-Soviet Geography and Economics*, 40(3), 1999, P. 155–205.

Povoroznyuk, O. The Baikal-Amur Mainline. *Sibirica* 18(1), 2019, P. 22–52.

Ward, C. J. *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009.

**ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ
АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ
(АЯМА): ТЫНДА И НЕРЮНГРИ**





ВВЕДЕНИЕ

Оба города, Тында и Нерюнгри быстро выросли связи со строительством железной дороги и добычей природных ресурсов. Нерюнгри расположен на юге Республики Саха (Якутия), а Тында — в Амурской области. Нерюнгри и Тында стали также домом для коренного населения — эвенков, которые в советское время были переведены на оседлость в посёлках. В этом эпизоде мы расскажем, как городской пейзаж Нерюнгри и Тынды отражает их прочную связь с железной дорогой и промышленным развитием.

ТЫНДА

Тында считается «столицей БАМа», так как город был спроектирован как центр управления и обслуживания магистрали. Тында возникла как небольшой посёлок, который в 1970-е гг. разросся до настоящего города. Среди наших респондентов были первые жители Тынды, которым тогда приходилось жить в деревянных бараках. Со временем их заменили дома из кирпича и бетона. Сегодня в Тынде живёт около 36 тыс. человек. Хотя строительство БАМа было завершено в 1980-е гг., и сегодня большая часть жителей города так или



Изображение взято из книги О. А. Черкасова «Время соединять континенты», в которой автор сформулировал мечту о соединении Евразии и Америки железной дорогой



© Зигрид Ирене Вентцель

В музее истории БАМа



© Зигрид Ирене Вентцель

Большие буквы «БАМ» украшают доску почёта в Тынде, на которой упоминаются выдающиеся жители города

иначе связана с великой стройкой брежневских времён. В Тынду привлекались рабочие бригады из всех союзных республик, поэтому население Тынды и сегодня остаётся очень разнообразным. Сотни экспонатов, карт, писем и фотографий рассказывают захватывающую историю создания и развития магистрали в музее истории БАМа.

ВПИСЫВАНИЕ БАМА В ОБРАЗ ТЫНДЫ

БАМ и город развивались одновременно. Гуляя по Тынде, легко заметить слово «БАМ» на поверхности городских зданий в разных местах, написанное в разных контекстах и разными способами. Несколько продуктовых и канцелярских магазинов называются «БАМ». На многих дверях и табличках можно увидеть надпись «БАМ», так как Тында остаётся важным центром железной дороги. Эстетика дизайна надписей и зданий изменилась со временем, однако люди продолжают вписывать «БАМ» в городской пейзаж. 40-летие БАМа дало дополнительный повод для появления надписей «БАМ» в Тынде.

Железнодорожная станция в Тынде стала узлом, из которого началось строительство Амуро-Якутской магистрали в северном направлении. Поэтому столица БАМа имеет столь огромное значение для истории и функционирования АЯМа.

НЕРЮНГРИ

История Нерюнгри тесно связана с добычей и истощением запасов угля в регионе. Город был основан в 1975 г. специально для добычи природных богатств. После серьёзного демографического обвала, связанного с коллапсом советской экономики, город до сих пор находится в процессе переориентации на новые отрасли экономики. Сегодня большая часть угля добывается в Эльгинском угольном разрезе, расположенном в 415 км от Нерюнгри. В советское время государство основывало новые города поблизости от месторождений и привлекало туда рабочих с их семьями. Однако сегодня рабочие в большинстве случаев оставляют свои семьи дома и уезжают работать вахтовым методом в другие места, где они живут в специальных вахтовых посёлках.

Городской пейзаж Нерюнгри отражает разные периоды истории города. Первыми домами в городе были деревянные бараки, в 2015 г. некоторые из них ещё существовали. Такие дома часто страдают от сезонного таяния верхних слоёв вечной мерзлоты, и в их стенах образуются трещины. Город рос в конце 1970-х и в течение всех 1980-х гг. В городе появлялись парки, бульвары и многоэтажные жилые дома, а также культурные и административные учреждения. Нерюнгри — яркий пример советского городского архитектурного планирования быстрорастущего города.



Фасад офиса ОАО «Российские железные дороги» в Тынде



Микроавтобус украшен надписью «40 лет БАМ», которая напоминает о начале строительства железной дороги



Пример одного из самых первых домов в Нерюнгри

© Зигрид Ирене Венгцель

© Зигрид Ирене Венгцель

© Зигрид Ирене Венгцель



© Зигрид Ирене Венгцель

Современный облик Нерюнгри

В 1950-е гг. Нерюнгри был маленьким посёлком с 500 жителями, который к 1970-м гг. разросся до динамичного города. Сегодня в городе живёт около 60 тыс. человек. В 1984 г. была открыта железнодорожная станция Нерюнгри. С тех пор АЯМ позволяет активно добывать природные ресурсы, прежде всего уголь.

Фотография выше наглядно демонстрирует смешение разных культурных и исторических явлений, сформировавших современный облик Нерюнгри: советская модернистская архитектура, деревянные столбы, выполненные мастерами саха (якутами), а также российские флаги и плакаты, знаменующие приближение дня победы (изображение георгиевской ленты и Ордена Отечественной войны).

ЛИТЕРАТУРА

Mote, Victor L. The Amur-Yakutsk Mainline: A Soviet Concept or Reality. *Professional Geographer* 39, 1987, P. 13–23.

Mote, Victor L. Bam, Boom, Bust: Analysis Of A Railway's Past, Present, And Future. *Soviet Geography* 31(5), 1990, P. 321–331.

Ward, C. J. *Brezhnev's Folly: The Building of BAM and Late Soviet Socialism*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2009.

ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ (АЯМА): ТОММОТ И АЛДАН





ВВЕДЕНИЕ

Расположенные в южной части Республики Саха (Якутия) города Томмот и Алдан обязаны своим основанием и развитием добыче золота. Алданский район, расположенный в самом сердце тайги, традиционно является домом эвенков. В советские годы здесь началось активное промышленное развитие, и Алдан стал одним из важнейших центров золотодобычи во всём Советском Союзе. Однако, как и многие другие промышленные города, Алдан почти не получил ничего из того богатства, которое приносило добываемое здесь золото. Промышленное развитие сформировало облик этих мест, и поэтому здесь на дорогах и по сей день можно увидеть конвейерные ленты, машины и другую золотодобывающую технику. Другим определяющим процессом стало строительство железной дороги в Алданском районе. В 1980-е гг. тысячи рабочих со всего Советского Союза приезжали в южную часть Якутии для работы на стройке, а затем селились в Алдане или Томмоте. Хотя многие из них уехали после распада Союза, здесь и сегодня живёт огромное количество людей из центральной части России или Украины, чьи родители или они сами участвовали в строительстве железной дороги. Железную дорогу начали строить в 1980-е гг., пути были доведены до Алдана в 1992 г., а до Томмота — в 2004 г. Только через несколько лет на железной дороге было открыто грузовое и пассажирское сообщение.

АЛДАН И ПОСЁЛОК СТРОИТЕЛЕЙ АЯМА СОЛНЕЧНЫЙ

В Алдане живёт около 20 тыс. человек. Это культурный, образовательный и социальный центр Алданского района. В течение долгого времени Томмот был самой северной станцией с пассажирским сообщением в Республике Саха (Якутии). Поэтому путешествующие из Якутска или мест, расположенных далее на севере, обычно сперва добирались на маршрутках до Томмота или Алдана. Там они пересаживались на поезда, идущие в Тынду, Благовещенск, Москву или другие города. С 2019 г. стала возможной посадка на поезд на более северных станциях, например, в Нижнем Бестяхе, расположенном рядом с Якутском — столицей республики. В 2015 г. некоторые местные жители говорили мне, что, хотя железная дорога их и устраивает, им всё же не хватает доступного, по цене и регулярности сообщения, воздушного транспорта из Алдана. Тем не менее открытие пассажирского железнодорожного сообщения на севере значительно изменило ситуацию в регионе, так как раньше местным жителям



© Зигрид Ирене Вентцель

Следы строительных работ на АЯМе



© Зигрид Ирене Вентцель

Вокзал в Алдане, весна 2015 г.



Реконструкция урасы, традиционного летнего жилища народа саха (якутов), в Черкёхском историко-этнографическом Музее. Форму урасы использовал архитектор Иван Лукин для дизайна вокзала в Томмоте

приходилось добираться в центральные районы республики и Якутск на машине, а такие поездки были долгими и изнуряющими.

В 1980-е гг. для строителей БАМа и АЯМа и их семей стали создаваться временные посёлки. Посёлки двигались вместе со стройкой. Например, пос. Солнечный переместился от Беркакита (в окрестностях Нерюнгри) ближе к Алдану. Посёлок больше не перемещался с тех пор, как строительные работы в конце 1980-х гг. прекратились. Деревянные здания не были рассчитаны на постоянное в них проживание, однако поселение с его постройками продолжило своё существование. Многие дома, простоявшие по 30 лет после постройки, находятся в плохом состоянии. Эти дома сложно отапливать долгими холодными зимами. Многие строители БАМа и АЯМа покинули Солнечный после распада Советского Союза, а вместо них сюда приехали мигранты из Кавказа, Центральной Азии и других регионов, не имевшие отношения к строительству железной дороги. Тем не менее, как мне рассказали, в Солнечном и сегодня 15% населения — это строители железной дороги или их потомки. И сегодня центральная роль железной дороги видна в облике посёлка.

На фото здания школы в Солнечном видно, к примеру, как изображение поезда украшает



Пассажиры встречают поезд из Нерюнгри на станции Алдан

фасад. В г. Тында Амурской области посёлок строителей магистрали Таёжный был реконструирован в 2014 г. по случаю 40-летия с начала строительства БАМа. Жители смогли переехать в новые дома. Однако ситуация в Солнечном обстоит иначе. В особенности, жители, считающие себя связанными с железной дорогой, ждут внимания государства и надеются на реконструкцию их посёлка. В Солнечном мне удалось пообщаться с семьёй Анны, приехавшей из Украины



© Зигрид Ирене Вентцель

Синегорье — посёлок строителей АЯМа недалеко от Томмота



© Зигрид Ирене Вентцель

Здание школы в Солнечном

на великую стройку ещё во времена Брежнева, и вырастившей здесь троих детей. Родители ощущали тесную связь с Алданом и Республикой Саха (Якутия) из-за долгого времени, проведённого здесь. Для их детей Алдан был единственным домом. Хотя они уже стали якутянами и прожили в Солнечном много лет, они планировали покинуть свой дом на окраине Алдана и переехать в Москву.

ПОЕЗД — НЕ САМЫЙ БЫСТРЫЙ СПОСОБ ДОБРАТЬСЯ ДО ТОММОТА

Я решила поехать в Томмот на поезде, что должно было занять более 2 ч. Приветливый сотрудник гостиницы «Якутия» предлагал мне взять такси, так как никто не ездит в Томмот на поезде. То же расстояние на машине преодолевается всего за час, а водитель развозит пассажиров по нужным адресам. Тем не менее я решила поехать на поезде, поскольку мне не терпелось испытать этот вид транспорта самостоятельно после долгого изучения истории и современной ситуации железных дорог в Республике Саха (Якутии).

ВОКЗАЛ В ТОММОТЕ

Томмот — это небольшой городок с 8 тыс. жителей. Ещё совсем недавно Томмот был конечной станцией для пассажирского сообщения на АЯМе. Далее на север возили только грузы. Томмот расположен на берегах могучей реки Алдан и был когда-то местом активной золотодобычи. Но к сегодняшнему дню золотые рудники иссякли. Некоторые местные жители ждали нового импульса экономике в связи с началом работы железной дороги, но безработица остаётся проблемой в регионе.



Корабли на замёрзшей реке Алдан в конце апреля

Южная часть АЯМа была достроена в 1980-е гг., но первые поезда начали ходить в Томмот только в 2004 г. Железнодорожный и автомобильный мост в Томмоте позволили пересекать Алдан в любое время года. На фото с рекой можно увидеть старые корабли, ранее использовавшиеся для переправы через реку. Население Томмота составляют преимущественно русские и украинцы, но дизайн вокзала вдохновлён традиционной якутской архитектурой.

В 2004 г. в Томмоте было открыто здание железнодорожного вокзала, построенное по проекту Ивана Семёновича Лукина. Здание вокзала было выполнено с использованием элементов, связанных с традиционной якутской архитектурой. Дизайн вокзала понравился президенту Республики Саха (Якутии) Вячеславу Штырову и полу-

чил одобрение на реализацию. Архитектора вдохновила форма *урасы*, куполовидного шатра из берёзовой коры. В XIX в. *ураса* была удобным жилищем и символом престижа среди зажиточных людей. Лукин интегрировал три *урасы* в прямоугольное здание. При оформлении интерьера Лукин поместил символ солнца на пол главного зала, а несущие колонны выполнил в форме столбов коновязи *сэргэ*. Традиционно *сэргэ* служили деревянными коновязями, но в качестве декоративного или конструктивного элемента они выполнены из бетона и выкрашены. Вокзал в Томмоте — это первый объект инфраструктуры в Республике Саха (Якутия), в оформлении которого было намеренно использовано современное переосмысление традиционных форм якутской архитектуры.

ЛИТЕРАТУРА

Томская О.В., Окользин, В.В. Якутуголь: вчера, сегодня, завтра. М.: Дом старательства, 2002.

Павлов, А.С. Золотая Якутия: 80 лет отрасли. М.: Российская политическая энциклопедия, 2004.

Кудряшов, Г.А. Алдан трудовой. Юбилейный сборник очерков. Якутск: Якутское книжное издательство, 1984.

ИЗУЧАЯ ГОРОДА И ПОСЁЛКИ АМУРО-ЯКУТСКОЙ МАГИСТРАЛИ (АЯМА): МАЙЯ И НИЖНИЙ БЕСТЯХ





ВВЕДЕНИЕ

Майя и Нижний Бестях — два посёлка в Мегино-Кангаласском улусе (районе) Республики Саха (Якутия). Он относится к так называемым заречным улусам центральной части республики. Развитие Амуро-Якутской магистрали привело к ощутимым изменениям в этом регионе. В этом эпизоде речь пойдёт о некоторых трансформациях, которые произошли в Майе и Нижнем Бестяхе за последние годы.

В СТОРОНЕ ОТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: «СТАРАЯ» СТОЛИЦА МАЙЯ

Майя — это маленький посёлок, в котором живёт около 7 тыс. человек. Со времени своего основания в 1902 г. он превратился в важный центр для жителей заречных улусов. Местное население работает в нескольких школах и в колледже, на сельскохозяйственных предприятиях, в медицинских учреждениях и в музее. До 2007 г. пос. Майя был административным центром Мегино-Кангаласского района, и здесь были сосредоточены учреждения районной администрации. Однако в связи с развитием транспортного узла в пос. Нижний Бестях и строительством железной дороги государственное собрание Республики Саха (Якутии) *Ил Тумэн* приняло решение перенести столицу района со всеми административными учреждениями в Нижний Бестях. Новая столица расположена в 36 км, что означает, что жителям Майи приходится ездить в Нижний Бестях для решения административных вопросов. Некоторые мои респонденты говорили, что, с одной стороны, Майя остаётся довольно тихим и спокойным местом по сравнению с Нижним Бестяхом, а с другой стороны, инвестиции в развитие инфраструктуры концентрируются теперь главным образом в новой столице и обходят Майю стороной. Хотя Нижний Бестях и стал новым административным центром, для многих людей Майя остаётся культурной столицей Мегино-Кангаласского района.



Школьники, одетые в военную форму, поют на праздновании Дня Победы. Десятки красных надувных шаров выпущены в небо в знак мира



Дети смастерили картонный танк

В мае 2015 г. я посетила празднование Дня Победы в Майе. Так как основной парад был запланирован на 9 мая в новом районном центре, Нижнем Бестяхе, празднование в Майе состоялось 8 мая. Дети сделали модели танков из картона в виде символической презентации истории Великой Отечественной войны, которая оказала разрушительное воздействие в том числе на жителей Якутии. Возле местного мемориала школьник и учителя исполнили несколько песен. Стены мемориала — траурное напоминание о потерях, которые местные жители понесли во время войны.

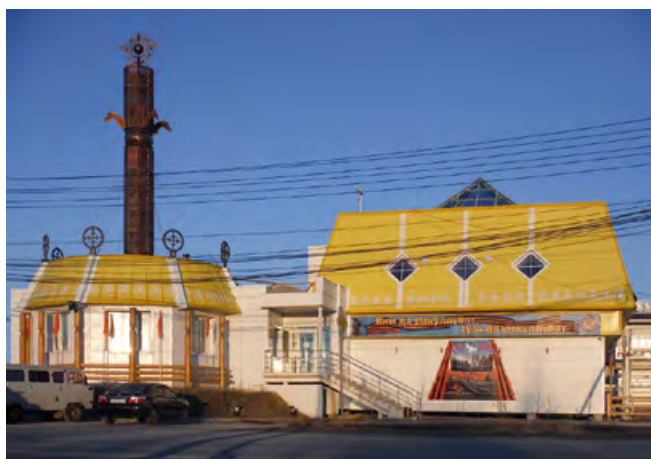
НИЖНИЙ БЕСТЯХ. ЧТО ИЗМЕНИТ ПОЕЗД?

Всё меняется очень быстро в Нижнем Бестяхе, особенно в последние 10 лет. В посёлке, основанном в 1920-е гг., живёт около 6 тыс. человек. Расположенный на пересечении нескольких дорог и реки Лены, он стал местом обмена идеями, предметами и встреч людей. Однако решение о строительстве железной дороги радикально изменило статус посёлка, в котором теперь расположена



© Зигрид Ирене Венгцель

Главная дорога — улица Ленина, Нижний Бестях, октябрь 2015 г.



© Зигрид Ирене Венгцель

Культурный центр саха (открылся в 2014 г.)

самая северная станция АЯМа, превратив его в транспортный узел республиканского значения. Развитие железной дороги запустило также ряд сопутствующих процессов, таких как создание новых предприятий, логистических центров, колледжа, а также перенос административных учреждений Мегино-Кангаласского района из пос. Майя в Нижний Бестях и проектирование нового промышленного кластера. Транспортный техникум, основанный в 2011 г., готовит моло-

дых специалистов в области транспорта. В 2014 г. здесь был открыт культурный центр народа саха (якутов) «Дом Олонхо», в котором происходят торжественные церемонии, свадьбы и другие культурные мероприятия. В 2015 г. здесь было завершено строительство первой православной церкви. Кроме того, уже несколько лет работает мусульманская мечеть. Существование этих учреждений показывает, что в Нижний Бестях — мультикультурное и мультиконфессиональное сообщество. Именно развитие железной дороги превратило посёлок в мультиэтничный плавильный котёл в центре Мегино-Кангаласского улуса (в последнем народ саха (якуты) составляют 90,3% населения).

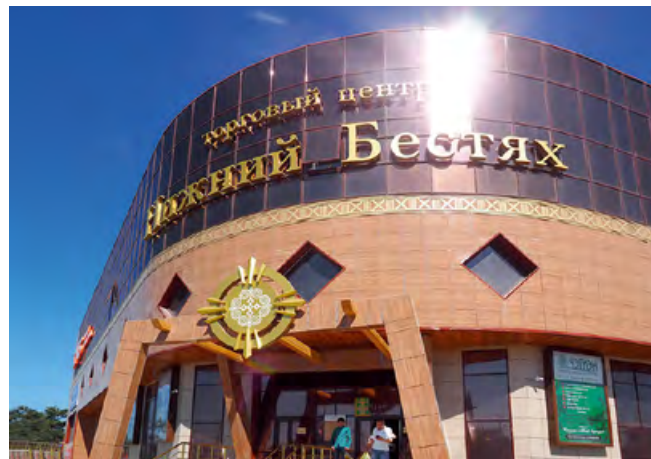
Изначально железнодорожное сообщение между Томмотом в Южной Якутии и посёлком Нижний Бестях должно было быть запущено к 2011 г. Однако запуск постоянно откладывался. В 2011 г. на торжественной церемонии в присутствии президента Дмитрия Медведева было уложено «золотое звено», последняя деталь 436-километровой железной дороги. Если грузовые поезда начали движение по новой ветке в 2014 г., то пассажирского сообщения пришлось ждать ещё несколько лет. Тем не менее искусно спроектированное здание железнодорожного вокзала в Нижнем Бестяхе было открыто. Многие люди в



Опрятное здание вокзала в Нижнем Бестяхе ждало пассажиров с 2014 по 2019 гг.

центральных районах республики ждали начала пассажирского движения, которое позволило им добираться до Москвы и остальных станций российской железнодорожной сети. Поездки на поезде обычно дешевле авиаперелётов и безопаснее поездок на личных автомобилях. В то же время развитие железной дороги вызывало и беспокойство. Для одних поводом для беспокойства была защита окружающей среды в регионе с растущей промышленностью, для других — социальные и культурные изменения, связанные с притоком новых рабочих, путешественников и студентов.

Открытие пассажирского сообщения несколько раз откладывалось из-за сложности строительства и других вызовов. Перевозка пассажиров требовала не только реконструкции путей, но и обустройства всей инфраструктуры станций. Задержка с открытием пассажирского сообщения создавала немало проблем местным жителям, рабочим и студентам транспортного колледжа. Отсутствие пассажирских поездов означало меньшее количество рабочих мест, связанных с обслуживанием железной дороги. Ориентируясь на потенциальных пассажиров поездов, люди открывали небольшие предприятия, такие как кафе и гостиницы. Регулярные задержки вызывали чувство неуверенности у постоянных и



В 2017 г. в Нижнем Бестяхе открылся трёхэтажный торговый центр, ставший символом быстрой урбанизации

временных жителей посёлка. Некоторым приходилось искать другую работу и возможности заработка из-за того, что движение пассажирских поездов все время откладывалось. В 2015–2017 гг. большинство было уверено, что поезда пойдут в ближайшем будущем, но никто не мог предсказать точную дату. Каждый год ходили слухи, что движение начнётся в следующем году. Каждая задержка вызывала ещё большую неуверенность. Однако летом 2019 г. долгожданное событие нако-



© Зигрид Ирене Вентцель

Могучая река Лена разделяет Нижний Бестях и Якутск. Мост — следующий шаг к дальнейшему инфраструктурному развитию

нец произошло. 27 июля в торжественной обстановке был встречен первый поезд. Для тех, кто проектировал железную дорогу, мечтал о ней или был вовлечен в её строительство и обслуживание ещё с 1970-х гг., мечта наконец сбылась. Глава республики Айсен Николаев официально открыл пассажирское сообщение и пообещал, что оно обеспечит дополнительное экономическое освоение и развитие региона. Пассажирские перевозки обеспечивают связь с основной сетью российских железных дорог, что предоставляет возможность более экономичного, безопасного и быстрого пассажирского сообщения между Республикой Саха (Якутией) и остальными регионами России. Впервые в истории стало возможно добраться поездом из Нижнего Бестяха к Тихому океану, Чёрному морю и в Москву.



© Александр Вентцель

Петер Швайтцер, Зигрид Вентцель, Пауль и Эркин на фоне нового транспортного техникума, июле 2017 г.

ЛИТЕРАТУРА

Андреева А. Н. Атлас Мегино-Кангаласского улуса (района) Республики Саха (Якутия). Якутск: Сахагипрозем, 2014.

Argounova-Low, T., and Prisyazhnyi, M. Biography of a Road: Past and Present of the Siberian Doroga Lena. *Development and Change* 47(2), 2016, P. 367–387.

**ДОЕХАТЬ ДО ТОКМЫ:
СЛУЧАЙ ИЗ ПОЛЕВОГО
ИССЛЕДОВАНИЯ**



НОВОЕ ПОЛЕВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ В ТОКМЕ — небольшом селе в южной части Катангского района Иркутской области — мы решили провести зимой, так как нам было важно понять влияние сезонных изменений на мобильность людей, живущих в посёлках вдали от БАМа. В первый раз мы — Гертрауд Ильмайер (Венский университет) и Наталья Красноштанова (Институт географии им. В. Б. Сочавы Сибирского отделения РАН) — побывали здесь осенью 2016 г. Тогда мы воспользовались одним из регулярных вертолётных рейсов, а в этот раз нам предстояло изучить опыт людей, пользующихся зимником.

Дорожное сообщение с Токмой существует только с 25 декабря до середины апреля, когда зимник соединяет село с посёлком Верхнемарково, расположенным в 173 км на «Мирнинской трассе». Последняя, в свою очередь, ведёт в районный центр Усть-Кут, расположенный на БАМе, и доступна круглый год. В любой другой сезон добраться до Токмы можно только одним из вертолётных рейсов, которые совершаются дважды, а летом — трижды в месяц.

Лесозаготовки являются в регионе вторым по важности видом бизнеса после добычи нефти и газа. Промышленные компании создают и поддерживают собственную сеть дорог. В отличие от Иркутской нефтяной компании (ИНК), крупнейшего нефтедобытчика в регионе, усть-кутское ООО «Транс-Сибирская Лесная Компания» (ТСЛК) разрешает пользоваться его дорогами при наличии пропуска. Гравийная дорога под названием «Игирминская» стала новым главным средством связи между участками валки деревьев и лесопилкой в городе Новая Игирма — центре лесозаготовок, расположенном на одном из ответвлений БАМа к северо-востоку от Усть-Кута. Дорога местами расширяется до десяти метров и оттого напоминает шоссе. От неё отходит множество более мелких грунтовых дорог к участкам лесоповала.

Сегодня в Токме проживает около 40 человек — в основном бывшие работники местного промхоза, которые после выхода на пенсию зарабатывают на жизнь охотой и рыболовством. Важным источником дохода для них является ловля соболя. Их супруги работают в местной администрации и сфере услуг: в медпункте, в библиотеке, на метеорологической станции и на почте. Кроме того, ещё три рабочих места предоставляют вертолётный аэродром и небольшая дизельная электростанция. Дети местных жителей в поисках работы и лучшего образования переехали в Иркутск и другие города области. Детский сад и школа закрылись несколько лет назад.

В советские годы между селом, Усть-Кутом и другими центрами было налажено хорошее авиасообщение: рейсы совершались по несколько раз в неделю. Сегодня местные жители могут рассчитывать только на редкие вертолётные рейсы и зимнюю дорогу.

НОВЫЕ ДОРОГИ В ТАЙГУ

Постоянно растущая сеть лесных дорог заметно влияет на жизнь Токмы. Зимник пересекает Игирминскую лесную дорогу примерно в 20 км к юго-востоку от села. По этому пути местные жители могут добраться до Верхнемарково и дальше до Усть-Кута или Киренска, а по лесной дороге — до Новой Игирмы. Игирминская дорога улучшила связь между населёнными пунктами, что может показаться преимуществом для такого села, как Токма. С другой стороны, лесные дороги открыли доступ в село и окрестную тайгу для чужаков. Поздней зимой сюда приезжает большое количество любителей подлёдной рыбалки, что плохо сказывается на популяции рыб — важного источника питания для токминских хозяйств. Летом же значительно возрастает опасность лесных пожаров. Всё это вызывает недовольство местных жителей.



Предназначенные для транспортировки брёвна вдоль Игирминской дороги



Пункт назначения — село Токма на реке Непе



Подлёдная рыбалка как жизнеобеспечивающее занятие и вид отдыха

СПОСОБЫ ОРИЕНТИРОВАНИЯ

Двое мужчин из Усть-Кута, которые везли нас в Токму, решили поехать по лесным дорогам. Свой выбор они объяснили тем, что зимник чистят только два раза за сезон, в то время как главные лесные дороги зимой постоянно используются и поддерживаются в хорошем состоянии. Однако поиск пути в тайге, в сложной сети узких грунтовых дорог с массой тупиков и ответвлений, — весьма непростая задача. В этом деле необходимы знания мест-

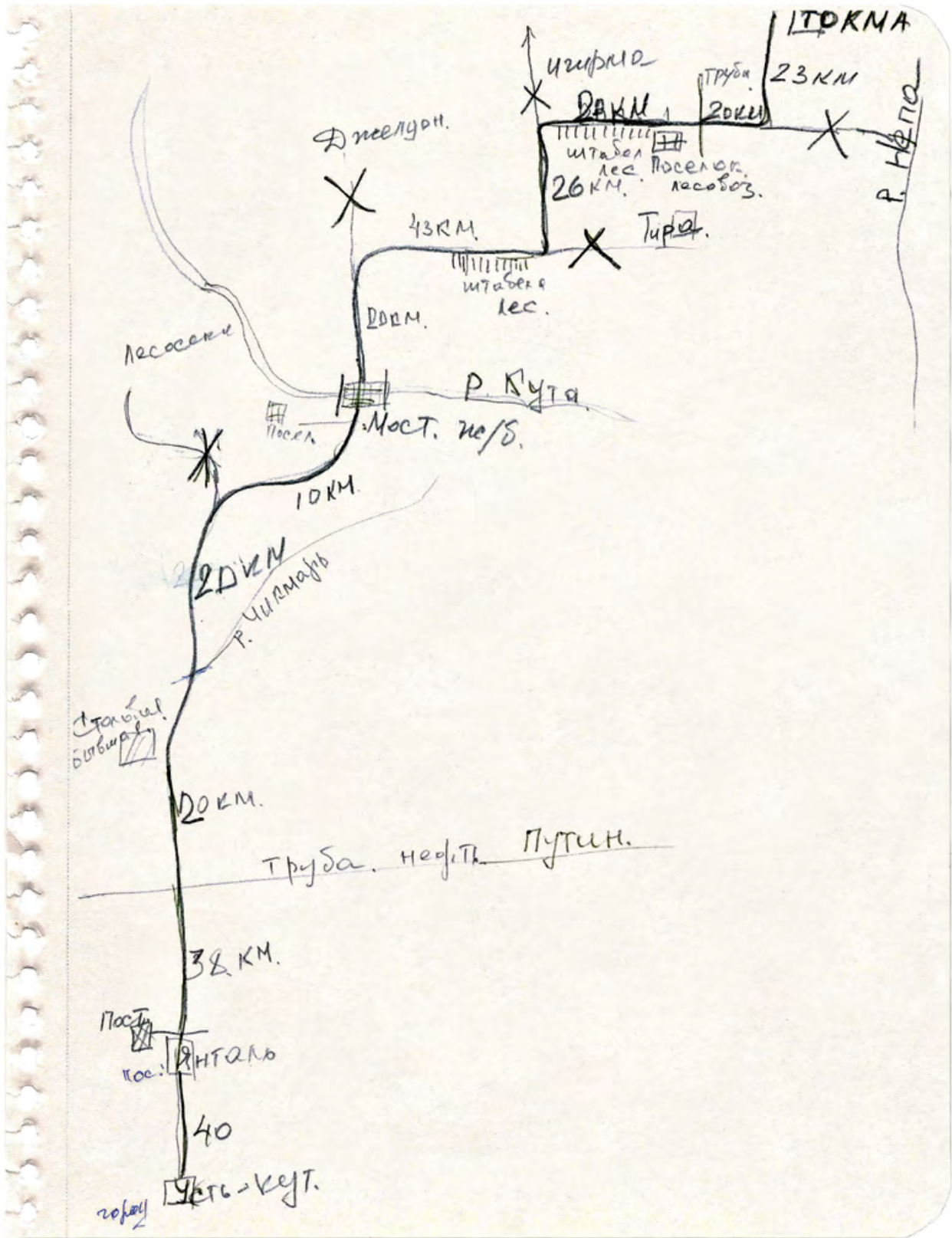
ности, маршрута, погодных условий и состояния снега, а кроме того, опыт вождения по дорогам, которые, по сути, являются не более чем тропами.

Нарисованная от руки карта была главным инструментом ориентирования для энергичного Михаила, возглавлявшего нашу маленькую экспедицию. За рулём сидел Сергей — спокойный и молчаливый владелец блестящей серебристой «Тойоты Ленд Крузер 80».

В ПУТИ

Дорога, снег и лес — вот всё, что мы видели из окон машины, и эта картина практически не менялась на протяжении тех 12 ч, пока мы преодолевали 280 км в северном направлении до Токмы. Из-за февральских морозов сезон подлёдной рыбалки ещё не начался, поэтому мы были одни на дороге и в случае чего не могли рассчитывать на помощь других водителей.

Сергей сбросил скорость и старался не смещаться с середины дороги, но это ему удавалось не всегда. Застрять на такой дороге очень легко: едва отклонившись от проложенной колеи, тяжёлая машина сразу начинает утопать в снегу. Вместо таких машин в Сибири часто отдадут предпочтение лёгким УАЗикам. В суровом сибирском климате автомобиль, способный работать на морозе и снабжённый обогревателем и лопатой, стано-



Наша карта



© Пертрауд Ильмайер

Прибытие вертолётa в Токму

вится фактором выживания. В то же время не менее ценны знания и навыки решения возможных проблем. Миша, вооружившись лопатой, выкапывал шины из снега, а Сергей аккуратно направлял машину обратно на колею. Для таких случаев на Севере действует правило «Никогда не ездите один».

В ПОИСКАХ ПУТИ

К семи вечера мы проехали уже более 200 км. Мы были в пути уже шесть часов, и желание как можно скорее добраться до Токмы росло с каждой минутой. Красноватое вечернее солнце опускалось всё ниже, и скованную морозом тайгу постепенно заполнял бледный туман. Мёртвая тишина напоминала нам о том, что мы были абсолютно одни, вдали от какого-либо человеческого жилья. Хуже всего было то, что мы не были вполне уверены, куда ехать дальше. Было очевидно, что мы добрались до Игирминской дороги, от которой в левую сторону должна была ответвляться 23-километровая дорога до нашего места назначения. Но вокруг не было видно ничего, кроме бесконечного чёрно-белого заснеженного леса.

Некоторое время спустя нам встретился грузовик, и мы остановили его, чтобы спросить у водителя дорогу до Токмы. Руководствуясь полученными инструкциями, мы проехали дальше, но были вынуждены развернуться, когда дорога

окончательно превратилась в узкую тропу. Тогда мы решили захватить в лагерь лесных рабочих, который встретили по пути чуть ранее, чтобы попросить о помощи.

В РАБОЧЕМ ЛАГЕРЕ

Это был один из тех временных контейнерных лагерей, в которых лесорубы живут в период вахты. По словам рабочих, нам нужно было найти трактор на левой стороне дороги, а после него — рукописный указатель и красную ленту на дереве, обозначающие поворот на Токму. По поводу самих опознавательных знаков разногласий не возникло, однако нам так и не смогли точно сказать, где именно и как далеко от лагеря они находятся. Наполнив бак и канистры бензином, мы запрыгнули в «Ленд Крузер» и двинулись в темноту. Сергей вёл медленно, позволяя нам вглядываться в сибирскую ночь в поисках красной ленты, что напоминало попытку ухватиться за соломинку. Когда наши нервы были уже почти на пределе, Наташа внезапно закричала: «Лента! Лента!». Гора упала с наших плеч, мы засмеялись и снова обрели уверенность.

ПОСЛЕДНИЕ 23 КМ

На оставшиеся 23 км пути у нас ушло целых два часа. Зимник в Токму оказался всего лишь



На лесной дороге

узкой просекой в лесу. Здесь давно не проезжали машины, и наша «Тойота» пробиралась по нетро-нутому снегу. До села мы добрались уже глубокой ночью. К тому моменту Наташины родители совсем заждались нас. Выйдя на улицу, они размахивали фонариками, чтобы указать нам путь к дому. В доме на стол были поставлены горячий чай, суп и несколько рюмок водки. Мы наконец согрелись и почувствовали, как напряжение, не отпускавшее нас на протяжении последних пяти часов, начинает потихоньку уходить. Рассказав о поездке, мы окончательно успокоились и пошли спать. На следующее утро, когда мы проснулись, Миша и Сергей уже уехали назад. На обратном пути они решили воспользоваться зимником.



Проверка двигателя

ЛИТЕРАТУРА

Illmeier, G., Krasnoshtanova, N. How roads shape (im-)mobilities in Eastern Siberia // More than 'Nature': Research on Infrastructure and Settlements in the North. Wiener Forschungen zu Arktis und Subarktis, Band 3/ Ed. by Friedrich, D., Hirnsperger, M., Bauer, St. Wien, Berlin: LIT Verlag, forthcoming.

Kuklina, V., Petrov, A. N., Krasnoshtanova, N., Bogdanov, V. Mobilizing Benefit-Sharing Through Transportation Infrastructure: Informal Roads, Extractive Industries and Benefit-Sharing in the Irkutsk Oil and Gas Region, Russia. Resources 9(21), 2020, URL: <https://www.mdpi.com/2079-9276/9/3/21/htm>

Сирина, А. А. Катангские эвенки в XX веке: Расселение, организация среды жизнедеятельности. М., Иркутск: Оттиск, 2006.

ЖИЗНЬ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ПОСЁЛКИ БАМА ЗВЁЗДНЫЙ И НИЯ





БАМОВСКИЕ, как их часто называют, посёлки Звёздный и Ния были построены к востоку от районного центра, г. Усть-Кут, в 1970-е гг. — в период строительства самого БАМа. Их тесная связь с железной дорогой прослеживается в бережно хранимых музейных коллекциях. Память о строительстве магистрали до сих пор жива в тех, кто приехал сюда ещё в молодом возрасте, чтобы создать здесь новое сообщество и обрести новый дом. Здесь часто вспоминают, как дружно жили люди тогда, не обращая внимание на социальные, этнические и другие различия.

ИСТОРИЯ, ЗАПЕЧАТЛЁННАЯ В ЗДАНИЯХ

История бамовских посёлков, построенных выходцами из разных союзных республик в целях укрепления и демонстрации всесоюзного единства и дружбы народов, прочно вписана в фасады домов и вокзалов. Балконы кирпичных домов на Тбилисской улице в пос. Ния украшены элементами традиционной грузинской архитектуры. Пос. Звёздный строили выходцы из Армении.



Мальчики, играющие в футбол, Ния

Сибирь привлекала молодёжь со всего Советского Союза более высоким уровнем жизни, более качественным жильём и продовольствием, возможностью быстрее приобрести автомобиль и другими благами. Не меньшую роль играла тяга молодых людей к приключениям.

В октябре 2016 г., в период нашего полевого исследования, в Ние и Звёздном проживало примерно по 1 тыс. человек. Для Звёздного это почти в восемь раз меньше, чем в конце 1980-х гг. Ряд недостроенных зданий напоминает о тех надеждах, что когда-то связывались с этим местом. Основная причина оттока населения — недостаток рабочих мест. Ния, напротив, является исключением из этой типичной для многих бамовских посёлков картины: здесь население растёт. Мэр Олег Е. Рубцов с гордостью рассказывает, что сегодня в Ние проживает на 100 человек больше, чем десять лет назад.

ЛЕС И ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Основные возможности заработка для местных жителей предоставляют лесозаготовительные компании и ОАО «Российские железные дороги». Сегодня эти предприятия организованы в соответствии с рыночными принципами, в отличие от градообразующих государственных предприятий советских времён, которые обеспечивали не только рабочие места, но и всю социальную инфраструктуру. «РЖД присутствует на каждой станции. Также есть ещё одна компания, отвечающая за обслуживание путей, но её нельзя считать градообразующей», — с сожалением замечает наш респондент из местной администрации. Работа в РЖД считается привлекательной, так как гарантирует стабильную зарплату и социальное страхование, но получить её нелегко. Немало местных жителей работает вахтовым методом на лесозаготовках или на северных нефтяных месторождениях. Большое значение, особенно для женщин, имеет работа в администрации, образовании, здравоохранении и малом бизнесе.



© Гертрауд Ильмайер

Предметы времён строительства БАМа в музее Звёздного



© Гертрауд Ильмайер

Фасады домов на Тбилисской улице в Ние



© Гертрауд Ильмайер

Сотрудники амбулатории в Звёздном

РАБОЧИЙ ПОЕЗД

Расстояние от станции Лена в г. Усть-Кут до Звёздного составляет 64 км, до Нии — 100 км. На первый взгляд, не так уж и много. Однако посёлки, несмотря на их расположение прямо на БАМе, плохо связаны с другими населёнными пунктами. Единственным доступным видом транспорта для местных жителей является «рабочий поезд», который развозит работников железной дороги по разным участкам пути между Усть-Кутом и Киренгой, а также возит других пассажиров. Поезд совершает только один рейс в день: уезжает рано утром и возвращается вечером. При этом он состоит лишь из одного, а летом из двух вагонов на 72 места каждый, и не может вместить всех желающих. В нем нет ни кондиционеров, ни системы отопления, поэтому зимой температура внутри вагона иногда опускается до -45°C . В адрес местных властей и руководства РЖД в Усть-Куте неоднократно подавались жалобы, но пока попытки получить дополнительные вагоны или полноценный пригородный поезд не увенчались успехом.

ВЫСОКАЯ ЗАВИСИМОСТЬ ОТ УСТЬ-КУТА

Отсутствие медицинских учреждений кроме амбулатории в Звёздном и фельдшерско-акушерского пункта в Ние, а также банков, банкоматов и

автозаправочных станций объясняет высокий уровень зависимости местных жителей от транспортных сетей, соединяющих их посёлки с Усть-Кутом. В город приходится ездить буквально «за всем». Когда позволяют финансы, туда также ездят за впечатлениями — например для того, чтобы сходить в кафе, кинотеатр или плавательный бассейн.

АВТОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Несмотря на плохое состояние, межрегиональная дорога, соединяющая Усть-Кут с Северобайкальском, имеет огромное значение для бамовских посёлков. По этой дороге сюда привозят потребительские товары, почту и даже наличные деньги для выплаты пенсий на местных почтовых отделениях. Если машина сломается, у пенсионеров могут закончиться деньги. Мэры и их сотрудники ездят в Усть-Кут раз в неделю для решения административных вопросов. Поездка на машине из Нии длится около 2,5 ч — на час дольше, чем на рабочем поезде. Весной и осенью из-за распутицы, а зимой из-за снега и льда путь становится более долгим и опасным. В связи с этим директор школы Галина В. Никитчук испытывает тревогу каждый раз, когда её ученики выезжают на экскурсии или отправляются в Усть-Кут для сдачи выпускных экзаменов. Из-за плохого качества

дороги невозможно наладить регулярные автобусные перевозки. Некоторое время назад здесь работали частные службы такси, но они исчезли, когда у многих местных жителей появились личные автомобили. Владельцы машин предпочитают ездить самостоятельно, несмотря на более долгое время в пути, расходы на топливо и необходимость часто ремонтировать транспортные средства. Те, у кого нет своей машины, могут рассчитывать на родственников или одолжить автомобиль у соседей.

ПОЕЗДА БАМА

Пассажирские поезда дальнего следования на БАМе имеют лишь второстепенное значение для местных жителей. Неудобные графики движения составов, проезжающих посёлки ночью или рано утром, высокая цена поездок и трудности с приобретением билетов приводят к тому, что такие поезда едва ли могут составить альтернативу рабочему поезду или личным автомобилям. Билеты можно купить либо на вокзале в Усть-Куте, либо через интернет при условии хорошего соединения. Закрытие билетной кассы на вокзале в Звёздном несколько лет назад стало настоящим ударом для многих местных жителей.

ВТОРОЙ ПУТЬ БАМА

Официальный дискурс преподносит строительство второго пути БАМа как новое пробуждение экономики региона. Однако люди не испытывают энтузиазма в отношении этого проекта. Как сказал один из местных жителей, «мы знаем, что его строят, но не чувствуем этого». Строительство ведут компании-подрядчики, которые привозят сюда целые бригады трудовых мигрантов, по большей части из Средней Азии. В качестве причин того, что жители посёлков остаются за бортом проекта, приводятся такие доводы, как отсутствие соответствующей профессиональной подготовки и малое количество мужчин среди местного населения. Завершив укладку путей и строительство нового моста в Звёздном, инженеры и рабочие двинулись дальше. Жители региона БАМа понимают, что строительство второго пути нужно главным образом для более быстрого вывоза природных ресурсов. Тем не менее, есть небольшая надежда, что число не только грузовых, но и пассажирских поездов увеличится и, таким образом, улучшится транспортная связанность этих мест.

МЕДИЦИНСКИЙ ПОЕЗД

Рабочий поезд прибывает в Усть-Кут в 11 ч — слишком поздно для многих медицинских процедур. К примеру, сдать кровь на анализ в центральной больнице можно только утром. Жителям бамовских посёлков приходится приезжать на день раньше и оставаться ночевать в Усть-Куте.



© Гертрауд Ильмайер



© Гертрауд Ильмайер

До наступления зимы рабочий поезд состоит из двух вагонов



© Гертрауд Ильмайер

Директор школы со школьным мини-автобусом в Звёздном

В связи с этим необычайно востребован «медицинский поезд» — передвижной консультативно-диагностический центр «Академик Фёдор Углов», который приезжает в посёлки весной и осенью. В десяти специально оборудованных вагонах врачи бесплатно ведут приём на протяжении нескольких дней.

МОБИЛЬНОСТЬ НА БАМЕ

Несмотря на историческую и символическую значимость БАМа и его след в биографиях жителей бамовских посёлков, железная дорога с трудом удовлетворяет нужды местного населения в плане мобильности. Люди, живущие в центральной части БАМа, чувствуют себя отрезанными от остального мира и испытывают явный недостаток транспортных возможностей. Сегодняшнее расширение и модернизация железнодорожной сети направлены в первую очередь на увеличение объёмов вывоза добываемых природных ресурсов. Новые экономические импульсы, связанные со строительством второго пути БАМа, как оказалось, носили лишь краткосрочный характер. В целом, жители Звёздного и Нии обеспокоены будущим посёлков, которые являются для них любимым домом.



© Гертрауд Илльмайер

Звёздный стал посёлком, где была построена первая на западном участке БАМа станция



© Гертрауд Илльмайер

Медицинский поезд с нетерпением ждут в бамовских посёлках

ЛИТЕРАТУРА

Рёр А. Посёлок Ния (Грузинская) в годы Грузстройбама (1975–1982): коммеморация и воспоминания бывших рабоников и нынешних жителей [перевод с английского А. В. Мочнёвой] // Сибирь: контексты настоящего. Сборник материалов международных конференций молодых исследователей Сибири / сост. М. Я. Рожанский, Иркутск: Центр независимых социальных исследований, 2016, с. 225–240.

Общая информация об Усть-Кутском муниципальном образовании. Общая информация о социально-экономическом положении (период 2015 г.) // Информация Усть-Кутской районной администрации. Усть-Кут, 2016

МОБИЛЬНОСТЬ В ВЕРХНЕМАРКОВО ИЛИ ЕЁ ОТСУТСТВИЕ?





Заполнение анкеты. Фото в память о нашем друге Алексее, покинувшем этот мир слишком рано. Без него, его историй и знаний наши исследования в Верхнемарково не были бы такими полными

ВЕРХНЕМАРКОВО — это отдалённый посёлок в Иркутской области, расположенный на берегу Лены примерно в 600 км к северу от Иркутска и в 150 км от районного центра Усть-Кут, где находится ближайшая станция БАМа. Численность населения Верхнемарково составляет около 2,5 тыс. человек. Посёлок стоит непосредственно на Марковском нефтегазоконденсатном месторождении, что отличает его от многих других маленьких сёл в Сибири, для которых характерны экономические проблемы, падение уровня жизни и отток населения. Посёлок состоит из трёх частей, протянувшихся на 7 км: Заярново, Верхнемарково и Марково на противоположном берегу Лены.

Для проведения полевых этнографических исследований и опросов о мобильности населения мы побывали в Верхнемарково несколько раз в 2014, 2016 и 2018 гг., как зимой, так и летом. Мы встретили множество замечательных гостеприимных людей разных возрастов и профессий — мужчин, женщин и детей, — которым мы невероятно благодарны. Все они, включая мэра Константина Власова, делились с нами своими историями, опытом, заботами, радостями и, не в последнюю очередь, мнениями о мобильности местных жителей и транспортной инфраструктуре — основном предмете нашего исследования. Мы много говорили об экономической и культурной жизни, окружающей среде, а также образовании молодёжи и её миграции. Большую роль в жизнеобеспечении этих людей играют охота, сбор ягод и грибов, рыболовство и огородное хозяйство.

ЖИТЕЛИ ВЕРХНЕМАРКОВО

До середины XX в. с. Марково было большим крестьянским поселением. Образ жизни людей в этих местах значительно изменился в 1962 г., когда здесь была обнаружена нефть. В составе Ленской нефтегазоразведочной экспедиции сюда съехались рабочие вместе с семьями со всего Советского Союза. По словам представителей администрации, в начале 1980-х гг. в пос. Верхнемарково проживало около 5,7 тыс. человек. Кризис 1990-х гг. серьёзно изменил ситуацию: в 2002 г. население сократилось до 2464 человек, а сегодня число постоянных жителей составляет 2385.

РАБОТА В ВЕРХНЕМАРКОВО

В плане рынка труда экономическая база пос. Верхнемарково довольно разнообразна. Работники бюджетной сферы заняты в школе, доме культуры, детских садах, больнице и сельской администрации. Ряд рабочих мест создают магазины, а также предприятия малого бизнеса, например службы такси и небольшие транспортные компании. Однако большинство жителей посёлка, в основном мужчины, работают в качестве води-



Продуктовый магазин в Заярново



телей и операторов тяжёлой техники на два крупных нефтедобывающих предприятия: Иркутскую нефтяную компанию (ИНК) и «Дулисьму», а также их подрядчиков. Небольшое количество местных жителей являются высококвалифицированными специалистами и имеют сравнительно высокий доход. Средняя зарплата работников нефтяных месторождений — примерно 80 тыс. рублей за два месяца, тогда как в бюджетной сфере она колеблется на уровне 30 тыс. рублей в месяц (обе цифры могут изменяться в зависимости от квалификации и занимаемой должности). Безработица в селе составляет около 3%; при этом 70% безработных — женщины.

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ПО ПОСЁЛКУ

Из-за больших размеров посёлка его дорожная сеть довольно велика. Дороги в основном грунтовые, а те участки, где имеется бетонное покрытие, находятся в плохом состоянии. Из-за большого количества выбоин ездить можно только с очень низкой скоростью. На дорогах встречаются пешеходы, частные автомобили, велосипеды, мотоциклы, грузовики и другая тяжёлая техника, используемая в нефтедобыче.

За состояние дорог в зависимости от их статуса отвечают организации на федеральном, региональном и местном уровнях. Средства на под-

держание местных дорог чаще всего поступают в виде трансфертов из федерального бюджета, и местным жителям остаётся лишь надеяться, что эта поддержка не прекратится. Подготовка и рассмотрение заявки на ремонт одной дороги могут растягиваться на годы. В то же время ИНК участвует в ремонте дорог, особенно тех, которые имеют значение для нефтедобычи. Иногда компания организует уборку снега на главных дорогах посёлка. Наилучшие дорожные условия устанавливаются зимой, когда выпадает снег. Летом дороги чаще всего пыльные, а весной и осенью — грязные. Основной причиной плохого состояния дорог в самом пос. Верхнемарково и за его пределами считается тяжёлая техника, используемая нефтяными компаниями. Местные жители хотели бы, чтобы компании возмещали ущерб, наносимый тяжёлым транспортом.

МОБИЛЬНОСТЬ ЛЮДЕЙ

Ежедневно ходить пешком на работу или в магазин крайне утомительно из-за больших расстояний. К тому же из-за проезжающих мимо автомобилей и грузовиков пешеходы часто оказываются в клубах пыли. Поэтому основным видом транспорта здесь является личный автомобиль. Так как экономическая ситуация в Верхнемарково более благополучна, чем в большинстве других



© Гергуде Саксингер

На дорогах Верхнемарково множество кочек и выбоин

отдалённых сибирских посёлков, почти у каждой семьи есть собственная машина. Транспортная инфраструктура особенно важна для жителей пос. Заярново, расположенного в нескольких километрах от Верхнемарково. На протяжении учебного года между посёлками ежедневно курсирует школьный автобус, однако жители помнят, что до коллапса местных государственных предприятий в 1990-е гг. здесь существовало полноценное автобусное сообщение.

Из-за отсутствия моста через Лену жители села Марково, расположенного на противоположном берегу реки, не могут обойтись без частных лодок. В Марково живут в основном пенсионеры и несколько семей, которые весной и осенью, во время ледохода и ледостава, переезжают к родственникам на другой берег, чтобы иметь возможность ходить на работу или в школу.

ПОЕЗДКИ ПО РЕГИОНУ

Местным жителям необходимо регулярно ездить в районный центр Усть-Кут для посещения магазинов, поликлиники, банков, администрации и т.д. Даже топливо приходится доставлять из Усть-Кута, так как в Верхнемарково нет своей автозаправки. Микроавтобус до районного центра отправляется из посёлка в 7:00, а возвращается в 16:00. Путь занимает 3–4 ч, так что на дела в городе остаётся совсем немного времени. Поездка на автобусе туда и обратно стоит 1,5 тыс. рублей, на такси — 6 тыс. рублей в одну сторону. Учитывая низкий уровень доходов — особенно у пенсионеров, получающих 10 тыс. рублей в месяц, — это довольно дорого. Тем, у кого есть дела рано утром, приходится оставаться на ночь в Усть-Куте у друзей или родственников. Таким образом, уровень мобильности служит отражением социального неравенства. Наибольшие трудности испытывают пожилые и безработные жители посёлка.

ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ВАХТОВИКОВ

ИНК предоставляет ряд рабочих мест на Марковском месторождении нефти, однако основная масса работников данного сектора — это вахтовики, которые ездят на более отдалённые от посёлка месторождения: Дулисьминское, Ярактинское, Верхнечонское, Даниловское и др. Большинство вахтовиков — мужчины, но среди них есть и женщины, которые работают в сфере услуг и на административных позициях. Вахта длится один месяц, после чего следует месяц отдыха дома. Летом рабочих, прибывающих со всей области и из других регионов страны, возят по автодороге «Вилюй» в так называемых вахтовках — грузовиках, приспособленных для перевозки людей. В те периоды, когда дорожное сообщение становится ненадёжным, рабочие из Верхнемарково добираются сначала до Усть-Кута, откуда



«ИНК, выделите денег на посёлок» — надпись на бетонной крышке законсервированной нефтяной скважины

их доставляют к месторождениям на вертолёте или самолёте. Вертолёт особенно часто используется весной и осенью, когда на окрестных дорогах начинается распутица. Зимой гравийная часть автодороги «Виллюй» к северу от Верхнемарково продолжает функционировать как Мирнинский зимник, который ведёт к другим нефтяным месторождениям на севере Иркутской области и к алмазным рудникам в Республике Саха (Якутия).

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ

Зимняя дорога считается приемлемой, когда на ней устанавливается плотный снежный покров. Однако время от времени здесь случаются аварии из-за гололёда, превышения скорости и рискованных обгонов. Последние два фактора являются основными причинами ДТП и в тёплое время года, когда вслед за быстро едущим автомобилем на дороге поднимается большое количество пыли. Мы были свидетелями довольно опасных обгонов в условиях плохой видимости. В таких ситуациях жизнь людей оказывается под угрозой. Кроме того, аварии могут надолго блокировать движение транспорта. Ещё одна стандартная проблема местных автомобилистов — лопнувшая шина. В целом, люди не чувствуют себя комфортно на дороге.



Наталья Александровна Собрашева, староста деревни Заярново, с Натальей Красноштановой

РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ТРАССЫ «ВИЛЛЮЙ»

«Виллюй» (А 331) — это федеральная трасса, соединяющая ряд городов Иркутской области и Республики Саха (Якутия). Окончательный вариант прокладки трассы через Мирнинский зимник выбран в 2009 г., тогда же начались первые работы по строительству и реконструкции функционирующих участков дороги. Сегодня работы на дороге продолжаются. На участке Усть-Кут —

Верхнемарково асфальтовое покрытие имеется лишь на 35-километровом отрезке дороги, ведущем из Усть-Кута к новому газоперерабатывающему заводу ИНК, а остальная часть трассы покрыта гравием. Из-за активного использования для перевозки грузов, пассажиров, леса и нефти, а также из-за большого количества личных автомобилей дорога находится в плохом состоянии. Выбоины на дорожном покрытии чрезвычайно затрудняют вождение и приводят к поломкам транспортных средств. Власти обещали удлинить асфальтированный участок, но пока люди с чувством глубокого разочарования продолжают ждать исполнения этих обещаний.

КТО НЕСЁТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ — ИНК ИЛИ ГОСУДАРСТВО?

Местные жители не довольны, что государство мало заботится об их мобильности и транспортной инфраструктуре. ИНК, крупнейшая компания региона, берёт на себя некоторые обязательства по содержанию дорог в рамках своей программы социальной ответственности. Однако этого слишком мало для того, чтобы решить проблему затруднённой мобильности. Люди ожидают от нефтяных компаний такой поддержки, какой она была в советское время, когда предприятия участвовали в развитии городов.

НЕСБЫВШИЕСЯ ОЖИДАНИЯ

Большинство местных жителей до сих пор помнят процветающие советские предприятия: Ленскую экспедицию, местный совхоз и леспромхоз, в задачи которых входило обустройство и содержание инфраструктуры поселения. Люди считают такую модель идеальной и разочарованы новой системой распределения ответственности, которая не в состоянии удовлетворить их запросы в отношении качества дорог и удобства передвижения. Сложившаяся в постсоветские годы в России неolibеральная экономическая структура оставляет без внимания жителей маленьких сёл и их потребности в развитии. Люди чувствуют, что государство не вкладывает достаточных ресурсов в их повседневную мобильность. Ситуация такова, что ни государство, ни частные компании не берут на себя полную ответственность за развитие транспортной инфраструктуры, столь необходимой в таком отдалённом посёлке, как Верхнемарково.



© Гертруде Саксингер

Переправа через Лену из Марково в Верхнемарково



© Гертруде Саксингер

Выпускной в средней школе в 2018 г.

ЛИТЕРАТУРА

Saxinger, G., Krasnoshtanova, N. and Illmeier, G. Neglected Transportation Infrastructure: Corporate Social Responsibility and the State in a Siberian Oil Village // *Siberian Worlds* / Ed. By Ziker J., Davydov V., Ferguson J., Taylor and Francis Publishers, forthcoming.

**О ПОСЁЛКЕ, КОТОРОМУ
НЕ НУЖЕН МОСТ:
СЛУЧАЙ УСТЬ-НЮКЖИ**





В 2013—2019 гг. во время поездок по районам, расположенным в центральной части БАМа (в основном по Тындинскому району), мы часто слышали историю об одном национальном посёлке, жители которого отказались от строительства моста через реку Нюкжа, намеренно отказавшись от сообщения с соседним посёлком Юктали на БАМе. Вот характерный пример того, что нам рассказывали об этом посёлке в разных частях Тындинского района:

«У нас есть поселение, куда, кроме как по железной дороге, ни на чем не доберёшься. Этой весной хотели отменить поезд Комсомольск-на-Амуре — Тында — люди встали на дыбы, потому что нереально, туда никак не доехать, кроме как зимой. Усть-Нюкжа — сейчас она у нас невыеззная, сейчас пошла шуга по речке — всё, они не могут её переплыть. Но мост они строить не хотят, потому что мост — это машина, это другие русские охотники, это завоз всяких нехороших продуктов... Как-то возникал вопрос о строительстве моста, и деньги должны были вот-вот выделить, а потом они сели и подумали, что не стоит. У них там какой-то свой микроклимат — и они как-то дружно вместе держатся, молодцы!»

Интервью, Тында, 2013 г.

Что же это за место — Усть-Нюкжа? Посёлок, который сегодня называется национальным, был основан в 1923 г. как торговый пост (фактория). Здесь живут в основном эвенки, а также несколько якутских семей, потомки первых русских поселенцев и мигранты советских лет (преимущественно славянского происхождения) из числа строителей БАМа. Всего в 7 км отсюда, на другом берегу реки Нюкжа, впадающей в Олёкму, расположен бамовский посёлок Юктали, который был основан строителями БАМа в 1976 г. и изначально назывался Усть-Нюкжа-2. Старая Нюкжа, как часто продолжают называть поселение по обе стороны реки, отличается от других национальных посёлков традиционным кочевым образом жизни, фестивалями эвенкийской культуры, высоким уровнем сохранения родного языка и кочевой школой — одной из немногих в своём роде на Крайнем Севере (Schweitzer & Povoroznyuk, 2019).

Местные эвенки принадлежат к культурно обособленной территориальной подгруппе большой этнической группы, расселённой по всей Восточ-



© Ольга Поворознюк

Герб Усть-Нюкжи. Олень на одном берегу реки символизирует место поселения и традиционное хозяйство эвенков, а рабочие инструменты на другом — промышленное развитие, связанное со строительством БАМа, июль 2017



© Ольга Поворознюк

Эвенкийский молодежный ансамбль готовится к фестивалю танца, Усть-Нюкжа, июль 2017



На выставке в местном музее БАМа Юктали и Усть-Нюкжа обозначены одной точкой на центральном участке железной дороги, пос. Юктали, июль 2017 г.

ной Сибири. До коллективизации их предки охотились и занимались оленеводством в бассейнах Витима и Олёкмы. Эвенки кочевали со своими большими стадами по 400—500 домашних оленей в районах, которые сейчас находятся на территории Республики Саха (Якутия) и в северной части Забайкальского края. Коллективизация привела к переводу кочевого населения на оседлость и образованию посёлка. В начале 1930-х гг. была открыта первая школа и создана местная администрация, а вскоре после этого был основан колхоз «Ленин Октоң» (в переводе с эвенкийского — «Путь Ленина»). Строительство БАМа привело к радикальным демографическим, социально-экономическим и культурным изменениям (Тураев, 2004). Вот как вспоминают этот период эвенки из Усть-Нюкжи:

«Ну они, конечно, старики-то против были. Вроде бы, что народу много будет да зверя не будет. А потом-то смирились...»

Интервью, Усть-Нюкжа, 2017

Несмотря на то, что Усть-Нюкжа была затронута строительством БАМа, её культурная и языковая обособленность по сравнению с другими национальными посёлками остаётся заметной. Например, Усть-Нюкжа демонстрирует самые высокие показатели сохранения самосознания и этниче-

ского языка среди коренного населения в Тындинском районе. Ещё одной отличительной чертой посёлка в области национального образования и сохранения языка является средняя школа со специализацией на изучении эвенкийского языка и традиционного хозяйства. Кочевая школа для детей из числа коренных народов (одна из очень немногих подобных инициатив в России) и проведённый здесь в 2012 г. фестиваль эвенкийской культуры «Бакалдын» закрепили за Усть-Нюкжей репутацию центра культуры коренного населения.

На сегодняшний день в Усть-Нюкже проживает 649 человек, из которых 414 — эвенки. Юктали, расположенный на другом берегу реки, представляет собой типичный бамовский посёлок средних размеров с застройкой и инфраструктурой городского типа. Большинство населения здесь составляют бамовцы (1615 человек в 2016 г.) (Паспорт, 2017). В отличие от Юктали, где наблюдается массовый отток жителей, в Усть-Нюкже население растёт благодаря высокой рождаемости и низкому уровню оттока населения. Основными сферами занятости для местных жителей являются транспорт (в первую очередь работа в ОАО «Российские железные дороги», обслуживающем БАМ), коммунальные услуги, образование и торговля (в период нашего пребывания в посёлке в 2017 г. там



© Ольга Поворознюк

Охотники на пенсии Валерий Андреевич Николаев и Антонина Васильевна Урканова показывают на карте регион БАМа, июль 2017



© Ольга Поворознюк

Встреча с жителями эвенкийского поселка Усть-Нюкжа, июль 2017

работало восемь небольших магазинов). Многие местные жители также держат коров, лошадей, свиней и домашнюю птицу. В Усть-Нюкже зарегистрированы эвенкийские кочевые общины, в т.ч. восемь оленеводческих хозяйств, преемников колхоза советских времён, с общим поголовьем в 1930 оленей. Ещё ряд семей занимается оленеводством неофициально. Кроме того, среди как коренных, так и некоренных жителей широко распространена охота, особенно на пушного зверя.

Из-за отсутствия стабильного дорожного сообщения доехать и доставить до Усть-Нюкжи грузы по земле можно только зимой. С середины мая по сентябрь единственным видом общественного транспорта, который связывает посёлок с пос. Юктали и БАМом, является моторная лодка. Недавние попытки запустить катер на воздушной подушке не увенчались успехом из-за высокой стоимости топлива и технического обслуживания судна. По словам администрации, эти расходы невозможно покрыть без государственных субсидий, поэтому местные власти сдают катер в аренду индивидуальным предпринимателям и лишь в случае крайней необходимости отзывают обратно для общественного пользования. В экстренных ситуациях, таких как пожар, смерть, болезнь или роды, также вызывают вертолёт из Чульмана, ближайшего аэропорта, расположенного в южной части Республики Саха (Якутия).

Почему же при таких проблемах с транспортным сообщением жители Усть-Нюкжи не хотели и не хотят, чтобы у них появился мост? Нам не удалось пообщаться с участниками легендарного собрания, состоявшегося в середине 1980-х гг., однако из всех наших собеседников ни один не назвал решение об отказе от строительства моста неправильным. Главный аргумент — боязнь круглогодичного вторжения машин, алкоголя, нар-



© Ольга Поворознюк

Мосты — важный инфраструктурный объект на фоне изрезанного реками ландшафта севера Амурской области. Юктали, июль 2017

котиков и преступности из Юктали, которое пока что происходит только зимой, когда река замерзает. Пожилые эвенки больше всего опасаются уничтожения оленьих пастбищ, а также культурной ассимиляции, полагая, что отсутствие моста помогает сохранить традиционный образ жизни и национальную самобытность эвенков. В последнее время лидеры коренных народов и журналисты часто приводят в пример историю с непостроенным мостом, чтобы показать связь между отдалённостью и сохранением культуры коренного населения — эвенков.

Хотя случай Усть-Нюкжи кажется уникальным, необходимо отметить, что подобные случаи и сообщества, стремящиеся к сохранению своей отдалённости и обособленности, встречаются и в других регионах и странах циркумполярного Севера. Так, на бездорожном западе Аляски многочисленные попытки строительства дорог для обеспечения связи с центральной частью штата сталкивались с опасениями и протестами местных жителей. Аргументы против строительства дорог были похожи на те, что приводятся в Усть-Нюкже: приток алкоголя, наркотиков и людей, в том числе охотников, которые будут конкурировать за жизненно важные ресурсы. В то же время жители таких посёлков понимают, что дороги позволили бы снизить неоправданно высокие цены на про-



© Ольга Поворознюк

Молодые путешественники готовятся к посадке в лодку, направляющуюся в Усть-Нюкжу. Юктали, июль 2017

дукты питания. Против строительства автомобильных и железных дорог также часто выступают жители северных и северо-восточных районов Канады, где из наземных путей сообщения — только недоступные в тёплое время года зимники. В качестве исключения можно упомянуть открытое недавно шоссе Инувик — Тактояктук, которое является единственной дорогой к побережью Северного Ледовитого океана, действующей круглый год. В отличие от большинства подоб-



© Ольга Поворозник

Остановка поезда на БАМе, Юктали, июль 2017

ных проектов строительство этой трассы было инициировано лидерами коренного населения и велось местными компаниями за счёт средств федерального бюджета (Bennett, 2018). При этом на границе восточной Норвегии и Финляндии местные аборигенные сообщества помешали строительству железной дороги между норвежским портом Киркенес и финским городом Рованиеми.

Итак, решение жителей Усть-Нюкжи следует рассматривать в контексте преимуществ и недостатков более быстрой и качественной транспортной связи с другими населёнными пунктами

и административными центрами. Усть-Нюкжу нельзя считать посёлком, живущим прошлым и сопротивляющимся модернизации, однако нужно иметь в виду, что отказ от развития дорожной сети способен принести пользу не всякому сообществу. В Усть-Нюкже отсутствие моста, по крайней мере, на данном этапе, кажется оправданным: большинство местных жителей видят в отдалённости не преграду на пути к желаемой мобильности, связанности или обмену, а скорее ценный ресурс, позволяющий посёлку сохранить свою культурную идентичность (Ardener, 1987).

ЛИТЕРАТУРА

Ardener, E. Remote Areas': Some Theoretical Considerations // *Anthropology at Home* / Ed by Jackson A. London: Tavistock Publications, 1987, P. 38–54.

Bennett, M. From State-initiated to Indigenous-driven Infrastructure: The Inuvialuit and Canada's First Highway to the Arctic Ocean. *World Development* 109, 2018, P. 134–148.

Schweitzer, P. and Povoroznyuk, O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad. *Social Anthropology* 27(2), 2019, P. 236–252.

Паспорт муниципального образования Усть-Нюкжинский сельсовет. Усть-Нюкжа: Архив администрации Усть-Нюкжи, 2017.

Тураев В. А. Эвенки Амурской области: социально-демографические и этнокультурные процессы (по результатам полевых исследований 2003 г.), *Вестник ДВО РАН* 2, 2004, С. 41–54.

**ИССЛЕДОВАНИЕ МОБИЛЬНОСТИ.
КАК ЖИТЕЛИ РЕГИОНА БАМА/АЯМА
ВОСПРИНИМАЮТ ИСТОРИЧЕСКИЕ
ИЗМЕНЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ?**



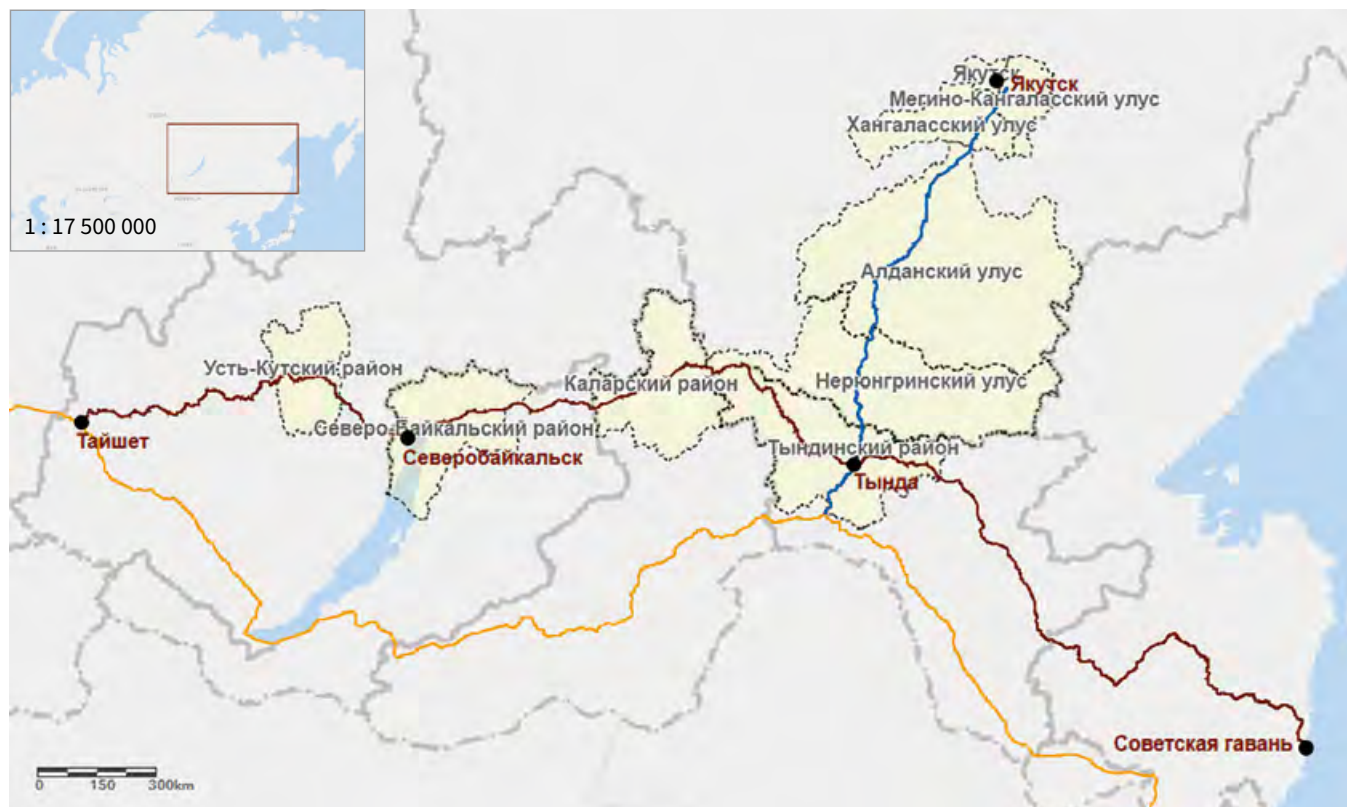


ВВЕДЕНИЕ

В 2016–2018 гг. участники проекта CoRe провели опрос в регионе БАМа/АЯМа с целью изучения паттернов мобильности и отношения к транспортной инфраструктуре. Во время поездок по обеим железнодорожным магистралям мы опрашивали людей в поездах и на вокзалах. Мы также побывали в посёлках, не связанных с железной дорогой, чтобы узнать мнение их жителей о железной дороге и расспросить о потребностях населения в плане мобильности. На карте обозначены места проведения опроса.

ДАННЫЕ ВЫБОРКИ

- Мы опросили 476 респондентов
- 56% — женщины;
44% — мужчины
- 19% — до 25 лет;
50% — от 26 до 54 лет;
31% — 55 лет и старше
- 64% живут в местах с железнодорожным и автодорожным сообщением;
28% живут в местах, имеющих только автодорожное сообщение,
8% живут в местах без какого-либо дорожного сообщения
- 59% — русские; 20% — эвенки;
10% — народ саха (якуты);
11% — некоренные меньшинства, в основном украинцы.



Большинство наших респондентов живут в городах и посёлках, расположенных в отмеченных районах или, в случае Республики Саха (Якутия), улусах на БАМе (обозначен красным) и АЯМе (обозначен синим). В качестве ориентиров на карту нанесены крупнейшие посёлки БАМа и АЯМа, а также знаменитая Транссибирская магистраль (обозначена оранжевым)

Одной из тем исследования, которую мы представим в этом эпизоде, было отношение людей к кардинальным изменениям, произошедшим в транспортной инфраструктуре региона БАМа/АЯМа за последние 40 лет. В этот период распад Советского Союза повлек за собой упадок промышленного производства, что в свою очередь повлияло на развитие инфраструктурных проектов, таких как БАМ и АЯМ, как с точки зрения загрузки существовавших мощностей, так и в плане последующей модернизации (строительство двухколейного пути и станций, электрификация и т.п.). В этом эпизоде мы проанализируем ответы на следующие вопросы:

Согласны ли вы со следующими утверждениями? Каково ваше мнение?

- По сравнению с 1970-ми гг. ездить стало проще
- По сравнению с 1980-ми гг. ездить стало проще
- По сравнению с 1990-ми гг. ездить стало проще
- По сравнению с 2000-ми гг. ездить стало проще

Приведённый далее график 1 обобщает ответы респондентов на утверждение опросника: **«Совершать поездки сейчас стало проще, чем в 1970-е/1980-е/1990-е/2000-е гг.»**. Четыре столбика обозначают 1970-е, 1980-е, 1990-е и 2000-е гг. Столбики показывают, в какой мере респонденты согласились или не согласились с представленным утверждением. Зелёный цвет означает согласие, красный — несогласие. Серый цвет означает, что респонденты не дали однозначного ответа.

Наиболее интересную информацию дают красная и зелёная область графика. При сокращении красной области зелёная увеличивается. По мнению респондентов, сегодня ездить стало намного проще, чем в 2000-е и тем более в 1990-е гг. Похожим образом многие высказываются и о 1980-х и 1970-х гг., но таких людей заметно меньше, чем тех, кто отмечает разницу между 1990—2000-ми гг. и сегодняшним днём. Обратите внимание на то, как зелёная область графика сокращается по мере отдаления от настоящего времени.

Мы видим довольно ясную картину представлений наших респондентов. С их точки зрения, **сегодня дела обстоят лучше**, чем 10—20 лет назад, и значительно лучше, чем 20—30 лет назад, то есть в ранние постсоветские годы. Однако **очень немногие полагают, что нынешние условия транспортной доступности улучшились по сравнению с позднесоветским периодом** (30—50 лет назад), когда была построена большая часть БАМа.

Тем не менее при рассмотрении общей картины следует учесть внутреннее разнообразие такой огромной территории, как регион БАМа/АЯМа. Мнения респондентов могут различаться в зависимости от их пола, возраста, социально-экономического положения и места жительства.

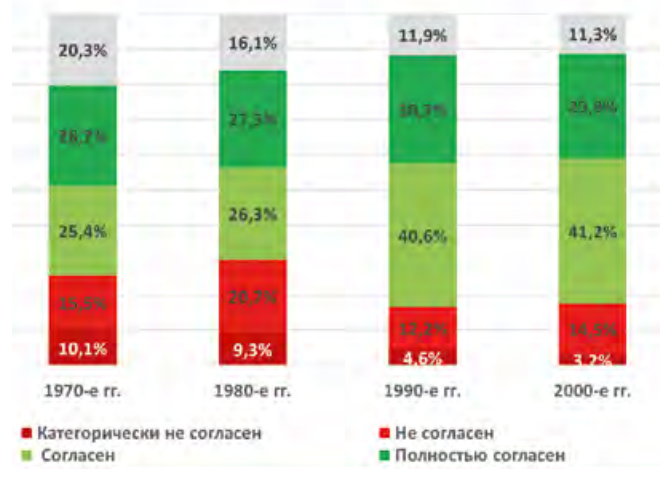


График 1. Сводные данные в отношении утверждения: «Совершать поездки сейчас стало проще, чем в 1970-е/1980-е/1990-е/2000-е гг.». © Алексис Санчо Рейносо. Источник: материалы опроса по мобильности проекта CoRe

Поэтому мы проверили возможные взаимосвязи ответов респондентов с этими факторами. Результаты приведены на графиках ниже.

ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ!

Анализируя сочетание двух переменных, можно проверить степень их влияния друг на друга с помощью статистического анализа. Например: влияет ли пол респондентов из региона БАМа/АЯМа на то, как они путешествуют в разные времена года? Это можно выяснить, применив критерий хи-квадрат, который покажет, насколько значима корреляция между двумя показателями.

РАЗЛИЧАЮТСЯ ЛИ МНЕНИЯ ЖЕНЩИН И МУЖЧИН?

Сопоставив полученные данные с полом респондентов, мы можем утверждать, что **пол не оказывал заметного влияния на ответы**. Все интересующие нас периоды мужчины и женщины описывали примерно одинаково. Уровни согласия или несогласия очень похожи.

ВЛИЯЕТ ЛИ МЕСТО ЖИТЕЛЬСТВА НА ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ПРОШЛОМ?

Как уже было сказано, мы разделили места проживания респондентов на три категории в зависимости от наличия железнодорожного и автодорожного сообщения. Мы выделили три вида населённых пунктов: имеющие автодорожное и железнодорожное сообщение, имеющие только автодорожное сообщение и не имеющие

автodoroжного или железнодорожного сообщения. Мы видим различия в восприятии изменений транспортной инфраструктуры во времени в зависимости от места проживания. График 2 ниже показывает ответы респондентов с наилучшим транспортным сообщением.

Полученные результаты соответствуют приведенным выше — большинство людей утверждают, что совершать поездки сегодня гораздо проще, чем в недавнем прошлом, т.е. 10 и особенно 20 лет назад, а также проще, чем 30 и 40 лет назад. При этом процент согласных с утверждением в сравнении с 1970-ми и 1980-ми гг. выше, чем в сравнении с 1990-ми и 2000-ми гг. Примечательно также и то, что число респондентов, которые затрудняются дать ответ, возрастает в зависимости от отдалённости сравниваемого с настоящим периода во времени.

Теперь обратимся к ответам респондентов, проживающих в населённых пунктах, не имеющих ни дорожного, ни железнодорожного сообщения.

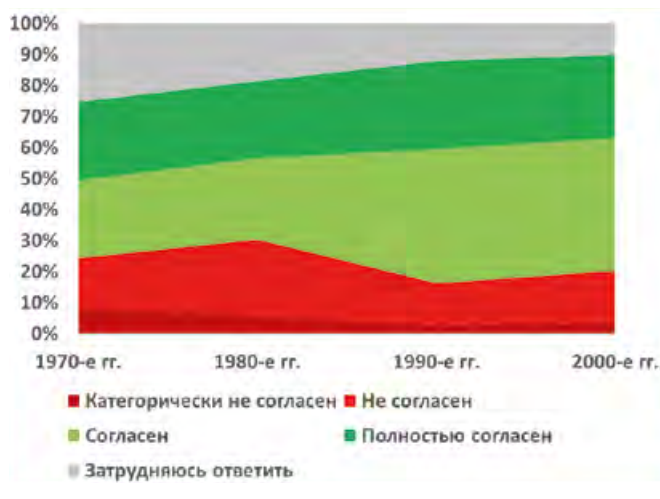


График 2. Ответы респондентов, проживающих в населённых пунктах с дорожным и железнодорожным сообщением. © Алексис Санчо Рейносо. Источник: материалы опроса по мобильности проекта CoRe

На графике 3 мы видим, что красные области (число опрошенных, которые не считают, что поездки сейчас стали более удобными, чем в прошлом) значительно больше для отдалённых сёл, чем для всех остальных. Особенно это касается 1970-х и 1980-х гг. По мнению данной группы респондентов, **в позднесоветский период ездить было намного проще, чем сразу после распада Советского Союза или (чего не видно на первом графике!) сегодня.** Такое мнение высказывают только жители отдалённых сёл, но не те респонденты, чьи населённые пункты имеют хоть какую-то связь с дорожной и/или железнодорожной сетью.

Интересен тот факт, что со статистической точки зрения корреляции в отношении 1970-х и

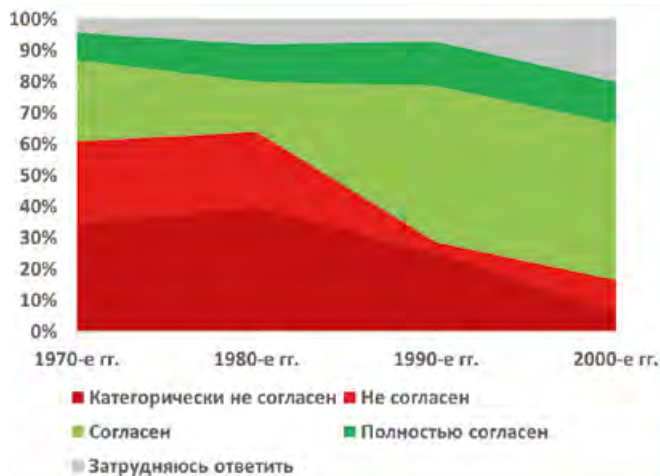


График 3. Ответы респондентов, проживающих в населённых пунктах без дорожного и железнодорожного сообщения. © Алексис Санчо Рейносо. Источник: материалы опроса по мобильности проекта CoRe

1980-х гг. являются значимыми в отличие от тех, что относятся к более поздним десятилетиям.

РАЗЛИЧАЕТСЯ ЛИ ВОСПРИЯТИЕ ИЗМЕНЕНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ У РУССКИХ И ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ДРУГИХ ЭТНИЧЕСКИХ ГРУПП?

Мы также рассмотрели различия в восприятии транспортных возможностей в прошлом через призму этничности. По этому признаку мы выявили четыре основные группы респондентов: русские, эвенки, народ саха (якуты) и остальные (в основном украинцы и другие некоренные меньшинства). Ниже приведены графики, составленные на основе ответов двух групп населения: русских (более половины опрошенных) и эвенков (20% респондентов). По нашему мнению, эти графики хорошо иллюстрируют общую картину. Как и в предыдущих случаях, зелёный и красный цвет означают согласие или несогласие с утверждением: «Совершать поездки сейчас стало проще, чем в 1970-е/ 1980-е/ 1990-е/ 2000-е гг.».

Оба графика отражают общую отмеченную выше тенденцию: **и русские, и эвенки считают, что совершать поездки было проще в позднесоветский период (в 1970-е и 1980-е), чем в 1990-е и даже в 2000-е гг.** Однако мы не должны упускать из виду основные различия между этими группами. Русское большинство оценивает позднесоветский период более высоко, чем этническое меньшинство — эвенки. Среди эвенков многие затруднились дать оценку 1970-м и 1980-м гг., о чём говорит большая серая область на графике. Для того чтобы объяснить эту разницу, потребуются дальнейшие исследования. Также было бы очень интересно понять, почему большинство представителей других этнических меньшинств считают, что в позднесоветский период

ездить было проще, чем сейчас, так как эта точка зрения является явным исключением из общей картины.

Выводы

В этом эпизоде мы показали, как разнятся взгляды респондентов на прошлое при анализе сводных данных по различным параметрам. Мы установили, что пол не вносит значимых различий. С другой стороны, место проживания может оказывать существенное влияние. Интересные результаты показывает и анализ данных в этническом разрезе.

На основании приведённых результатов можно сделать вывод относительно большинства респондентов вне зависимости от их демографических характеристик:

Сегодня люди считают, что передвижение стало проще, чем в любой из периодов прошлого. Однако есть тенденция считать позднесоветские годы (1970—1980-е гг.) намного более благополучными в этом отношении, чем первое десятилетие после распада Советского Союза (1990-е гг.).

Мы выявили два исключения из этого вывода. Во-первых, жители отдалённых сёл не видят преимуществ в совершении поездок по сравнению с советским периодом. Мы также обнаружили похожие представления среди некоторых этнических меньшинств, не относящихся к коренному населению. Для лучшего понимания того, как люди воспринимают изменения мобильности во времени, стоит уделить большое внимание данным вопросам в ходе будущих исследований.

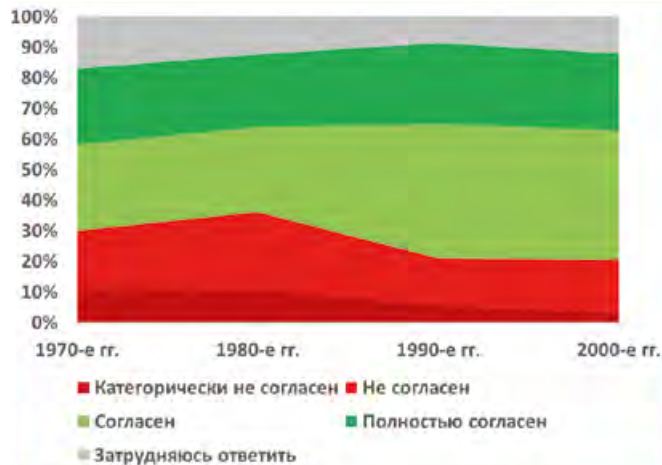


График 4. Ответы респондентов, относящихся к русским. © Алексис Санчо Рейносо. Источник: материалы опроса по мобильности проекта CoRe

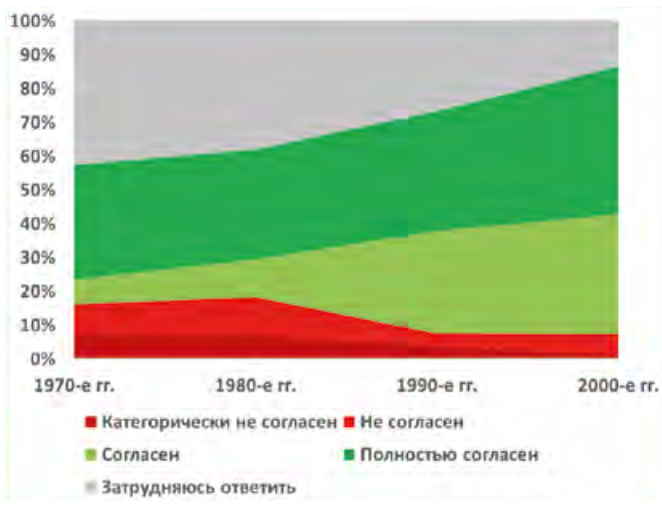


График 5. Ответы респондентов, относящихся к эвенкам. © Алексис Санчо Рейносо. Источник: материалы опроса по мобильности проекта CoRe

ЛИТЕРАТУРА

Sancho Reinoso, A., Fink, Ch., Saxinger, G., Povoroznyuk, O., Wentzel, S. I., Illmeier, G., Schweitzer, P., Krasnoshtanova, N., Kuklina, V. Mapping Mobility Patterns in East Siberia: Perceptions and Usage of the Baykal-Amur Mainline. *Polar Geography*, forthcoming.

ВТОРОЙ БАМ

И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ





БАМОВЦЫ СЕГОДНЯ

Бывшие советские мигранты — строители БАМа и сегодня продолжают составлять большинство населения в регионе. Среди первого поколения бамовцев выделяются «ветераны БАМа» — люди, получившие звание ветеранов труда или другие знаки отличия за участие в строительстве БАМа. Представители второго (и реже — третьего) поколения мигрантов и выходцы из семей строителей БАМа часто называются «детьми БАМа». Принадлежность к «бамовцам» и «ветеранам БАМа» зачастую служит основанием для общественного признания и оспаривания некоторых социальных льгот (самая значимая из них — жилищные субсидии). Однако, примечательно, что термин «бамовцы» сегодня приобрёл более широкое толкование и перерос из социально-профессиональной в региональную идентичность. Бамовцами могут называть себя люди, которые приехали по разным мотивам и делам в зону БАМа в советский или в ранний постсоветский период.



@Ольга Поворознюк

Встреча с участниками строительства БАМа, пос. Новая Чара, 2016 г.

Коллективные эмоции и память о периоде строительства БАМа и, более широко, о советском времени продолжают играть важнейшую роль в сохранении самосознания бамовцев. 1970-е и особенно 1980-е гг. в большинстве случаев представляются золотым временем, а сам регион — утопией социалистического общества. Слова моей собеседницы, участницы строительства и ныне сотрудницы районной администрации Тынды, отражают распространённый среди бамовцев образ социалистического БАМа:

«В стране нечего было ни есть, ни пить — здесь было всё, здесь был маленький коммунизм. То, что люди не могли себе позволить через 30–40 лет активной работы, мы могли себе позволить. Мы могли себе через 3 года купить машину. У нас были свободные денежные средства — мы могли поехать отдохнуть. Т.е. мы жили достаточно хорошо... Да, ну и, конечно, романтика. Мы жили ещё в вагончике. Мы все праздники проводили вместе. На улице большой стол, на столе уха, и все вместе праздновали.»

«Дети БАМа» вспоминают период строительства, опираясь на рассказы родителей, материалы и фотографии городских и семейных архивов и частично — на собственные детские впечатления. Их воспоминания менее эмоциональны, а отношение к этому периоду истории — тёплое, но более сдержанное.

СОЦИАЛЬНЫЙ ФЕНОМЕН И СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Официальное окончание строительства БАМа почти совпало с распадом СССР и началом системного кризиса в стране. В этот период происходило сворачивание государственных инвестиций в региональное развитие. Эти события помешали завершению строительства и в последующие годы привели к разрушению железнодорожной и городской инфраструктуры. С середины 1990-х гг.



@ В. Лысенко. Источник: Нерюнгринский музей истории освоения Южной Якутии им. И.И. Пьянова

Бамовцы на праздновании 45-летнего юбилея БАМа, июль 2019 г.



@ Ольга Поворознюк

Пассажирский поезд на станции Юктали, июль 2017 г.



@ Ольга Поворознюк

Грузовой поезд следует по БАМу, май 2018 г.

начался массовый отток населения, в основном советских мигрантов. По некоторым оценкам, в 1990-е гг. из региона уехало две трети бамовцев. Смена идеологической парадигмы и новые экономические условия вызвали критику БАМа в связи с его нерентабельностью, разочарование и пессимизм. На этом фоне бамовцы из героев социалистического труда превратились в малозаметную молчаливую группу (Богданова 2013). С улучшением социально-экономической ситуации и возвраще-

нием внимания к БАМу с начала 2000-х гг. наступил период возрождения коллективной памяти и связанной с ней идентичности бамовцев.

Сегодня БАМ продолжает играть большую роль в социально-экономическом развитии региона и служит транспортным каркасом северных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Грузоперевозки по БАМу в период с 2006 по 2015 гг. выросли на 51%. Особую роль в них играет транспортировка угля, нефти, древесины и других ресурсов, добываемых в регионе (Грузооборот 2016). Однако роль БАМа как социального феномена, сформировавшего местные сообщества, больше его непосредственной роли как средства сообщения. Местные жители путешествуют по БАМу в основном на средние и дальние расстояния. Несмотря на востребованность железной дороги в повседневной жизни местного населения, региональные поезда остаются редкостью, а поезда дальнего следования имеют неудобные расписания, особенно для жителей небольших посёлков.

БАМ-2: РЕКОНСТРУКЦИЯ

В 2014 г. была запущена государственная программа реконструкции и технологической модернизации БАМ-2. Цель программы — повышение пропускной способности БАМа и диверсификация функций БАМа и Транссиба, при которой



@ Ольга Поворознок

Основательницы музея центра культуры ВСЖД ДК «Железнодорожник» Т.Н. Ветрова и Г.М. Черных, Северобайкальск, июль 2018 г.

первый должен быть ориентирован на грузовые, а второй — на пассажирские перевозки. Реализация программы вписана в долгосрочные стратегии развития Сибири и Дальнего Востока и притягивает внимание представителей властей, СМИ и общественности.

БАМ-1 и БАМ-2 объединяет ряд сходств. Программа БАМ-2 предполагает строительство второго железнодорожного пути и разъездов на крупных станциях, реконструкцию вокзалов и завершение недостроенных железнодорожных объектов, а также полную электрификацию БАМа. По своему содержанию и инженерным решениям БАМ-2 является продолжением незавершённых советских планов строительства в рамках программы освоения Севера. Например, подготовительные работы к строительству второго пути (отсыпка полотна и установка опор для ЛЭП) БАМа начинались в советское время. Преемственность постсоветского БАМа раскрывается не только в бюрократических и материальных процессах, но и в риторике официальных лиц и СМИ (Povoroznyuk в печати).

ЮБИЛЕИ БАМА

Примечательно, что запуск программы с символическим названием БАМ-2 был приурочен к празднованию 40-летия начала строительства



@ Ольга Поворознок

Технологический поезд, пос. Новая Чара, июль 2017 г.

БАМа — знаменательного для региона события. Позже аналогичным образом долгожданное открытие пассажирского движения на Амуро-Якутской магистрали между Нерюнгри и Нижним Бестяхом в июле 2019 г. совпало с празднованием 45-летия БАМа. Празднование этих событий получило широкое освещение в СМИ и выступлениях официальных лиц. Накануне запуска программы БАМ-2 и празднования юбилеев строительства железной дороги специальные фотоальбомы и



Временное жильё бамовцев в пос. Новая Чара, июль 2017 г.

выпуски местных газет, а также корпоративная пресса РЖД, пестрили архивными фото, воспоминаниями и личными историями бамовцев. Вновь зазвучали советские лозунги и ожили старые образы «стройки века», «пути в будущее» и «покорения природы». Появились и новые эпитеты (например, «дорога, построенная с любовью»), которые тиражируются в прессе, на постерах и плакатах, приуроченных к празднованию юбилеев БАМа и достижениям программы реконструкции. Советские дискурсы, метафоры, образы БАМа всколыхнули «забытые» в 1990-е гг. воспоминания о позднесоветском БАМе и чувства патриотизма, энтузиазма и гордости среди бамовцев — как тех, кто принимал непосредственное участие в строительстве, так и других местных жителей, для которых БАМ играет важную роль.

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НОВЫЕ ОЖИДАНИЯ

Однако начавшаяся реализация программы скоро показала явные различия между БАМ-1 и БАМ-2. Они состоят не только в технологическом процессе — конечно, строительство подразумевает нечто более основательное, чем реконструкция. Экономика постсоветского БАМа основана на смешанных формах собственности, инвестиций и управления. Несмотря на громкие обещания и ожидания «строительства второго пути», инвестиции в программу модернизации имеют точечный характер. Вторая колея прокладывается, в основном, в районе узловых станций и разъездов и на перегруженных отрезках пути, а реконструкция вокзалов ведётся, прежде всего, на крупных станциях.

Управление программой осуществляет ОАО «РЖД», однако строительные работы выполняются многочисленными подрядчиками и субподрядчиками. Компании-исполнители зачастую привлекают к выполнению работ специалистов и строителей из других российских регионов. Лишь немногие местные организации и люди, участвовавшие в строительстве БАМа в советское время, сегодня занимаются его реконструкцией.

Местные жители связывают реализацию программы БАМ-2 с улучшением социально-экономического положения бамовских городов и посёлков. Однако многие ожидания пока остаются только на бумаге. Например, долгосрочные планы переселения бамовцев из ветхого временного жилья в новые дома реализуются очень медленно, и многие бамовцы вынуждены оставаться в обветшавшем временном жилье. Более того, недавние государственные реформы образования и здравоохранения, совпавшие по времени с программой БАМ-2, дали толчок к дальнейшему сворачиванию инфраструктуры социальных услуг, что особенно негативно отразилось на небольших отдалённых посёлках.

В этом контексте, неудивительно, что мнения бамовцев и других местных жителей в отношении БАМ-2 и будущего развития региона далеко неоднозначны. С одной стороны, наши собеседники воодушевленно отзываются об истории строительства и идущей реконструкции БАМа. С другой стороны, они выражают свои опасения, связанные с нерешённостью социальных проблем и неуверенностью в будущем. Программа БАМ-2, которая вначале пробудила надежды на развитие региона и завершение недостроенной инфраструктуры — заброшенных зданий и дорог, обещанных домов и квартир — вскоре вызвала новую волну ностальгии по советскому прошлому. Слова моей собеседницы — активистки, бамовца и литератора из Северобайкальска отражают это настроение: «Огромная ностальгия по БАМу! Такого уже точно никогда не повторится...»

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

БАМ стал грандиозным социальным и индустриальным инфраструктурным проектом позднего социализма. Настоящее и будущее БАМа, в том числе программа его модернизации, определяются материальными и бюрократическими рамками заложенной в советское время инфраструктуры (Collier 2011). Так, приготовления для строительства второго пути, выполненные в советский период, а также государственные планы освоения и развития региона определяют материальную и бюрократическую преемственность между проектами строительства и реконструкции железной дороги.

Преемственность БАМа также раскрывается в нематериальных аспектах его инфраструктуры, таких как коллективные эмоции и память. Основными носителями памяти и эмоций, связанных с советским БАМом, являются бамовцы — особая группа местного населения, которая была сформирована «великой стройкой» социализма. Чувства энтузиазма, гордости и патриотизма, связанные с периодом строительства БАМа, лежат в основе их коллективной идентичности и прочно ассоциируются с материальной инфраструкту-



@ Ольга Поворознюк

Стела советского времени на одной из станций БАМа, июль 2017 г.

рой железной дороги. Их самосознание воспроизводится и укрепляется в результате публичных мероприятий и обращения к истории, идеологии и символике советского БАМа.

Новая постсоветская реальность БАМ-2 является продолжением незавершённого советского проекта модернизации с его обещаниями (Ссорин-Чайков 2016). Идеологические и политические трансформации и социально-экономический кризис 1990-х гг. вызвали критику БАМа. Оставшиеся после официального завершения строительства фундаменты недостроенных

зданий и разрушающиеся железнодорожные ветки стали свидетельством невыполненных планов. Запуск программы БАМ-2 и юбилей БАМа вернули публичное внимание к региону и вселили новые надежды на завершение строительства второго пути, дорог и зданий и начало экономического подъёма в регионе. Таким образом, экономический бум и кризис, строительство-разрушение-реконструкция, ожидания и разочарования замыкают цикл модернизации инфраструктуры и составляют историю БАМа с её преемственностью и переменами (Поворознюк в печати).

ЛИТЕРАТУРА

- Богданова, Е. 2013. Как утопия стала реальностью. «Строительство БАМа — самое счастливое время в моей жизни» // Топография счастья: этнографические карты модерна / Ред. Н. Ссорин-Чайков. М.: Новое литературное обозрение, 2013, С. 199–218.
- Грузооборот БАМ за 2006–2015 гг. // Информация ОАО «РЖД». Москва, 2016.
- Поворознюк О.А. (Пост)советская инфраструктура: полититка памяти, идентичности и эмоций на БАМе. Сибирские исторические исследования 2020 (3) (в печати)
- Collier, S. 2011. Post-Soviet social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics. Princeton: Princeton University Press.
- Povoroznyuk, O. (Re)Constructing the Baikal-Amur Mainline: Materiality and Affect of Post-Socialist Infrastructure. Transfers (in press)
- Ssorin-Chaikov, N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia. Social Research 83(3), 2016, P. 689–721.



@ Татьяна Евсева

Встреча членов проекта и студентов с коллегами в Институте географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск, май 2018 г.



@ Илья Крылов

Открытие выставки о БАМе в Институте культурной и социальной антропологии Венского университета, Вена, июнь 2019 г.

СТУДЕНТЫ НА БАМЕ И ЧТО БУДЕТ ПОСЛЕ CORE

Ольга Поворознюк и Петер Швайтцер

ХОТЯ ЭПИЗОДЫ, которые Вы прочли, дают хорошее общее представление о проекте CoRe, к сожалению, в них не отражены все его результаты и будущие перспективы. Так, например, большая группа студентов и преподавателей-антропологов из Венского университета, очарованных БАМом и Сибирью, посетила эти места в мае 2018 г. Для многих студентов это было первое полевое исследование, предварённое изучением литературы о регионе. Путешествуя между населёнными пунктами на протяжении трёх с половиной недель, практиканты посвятили немало времени «железнодорожной антропологии» — интенсивному включённому наблюдению и серии интервью с местными жителями, в том числе представителями коренных народов, бывшими строителями БАМа и сегодняшними сотрудниками РЖД. Несмотря на то, что большинство студентов не могли свободно изъясняться по-русски, им был оказан тёплый приём и всяческая поддержка со стороны местных жителей и организаций, которые помогли нам в нашем путешествии по региону. Таким образом, практиканты погрузились в историю БАМа и воспоминания о его строительстве, изучили вопросы туризма, добычи ресурсов и охраны окружающей среды, а также получили массу позитивных впечатлений от общения с местными жителями, специалистами и путешественниками.

На основе нашего полевого исследования мы организовали **фотовыставку «Отображая БАМ: инфраструктура, ресурсы и мобильность в Сибири»**, которая открылась в Венском университете 3 июня 2019 г. Главной целью выставки было рассказать о полевом опыте участников практики, полученном в Восточной Сибири, а также визуально представить регион БАМа и его социальную жизнь. Фотографии с изображением железнодорожных станций, памятников и объектов инфраструктуры, раскрывающие темы мобильности, идентичности, туризма, продовольственного обеспечения, традиционных знаний и социального взаимодействия в поездах, показывают динамичную и многогранную жизнь региона, который часто представляется западной аудитории далёким и необитаемым.

Помимо академической среды наше исследование БАМа было представлено в ряде научно-популярных проектов. Например, Ольга Поворознюк прочла две лекции, а Илья Крылов подготовил материал «БАМ в цифрах» в рамках совместного проекта просветительского портала «Арзамас» и РЖД «Открывая Россию: Байкало-Амурская магистраль» (<https://arzamas.academy/courses/69>). Исследование и полевая практика студентов Венского университета также были освещены в местной и региональ-

ной прессе, на радио, телевидении и в газетах Австрии и России.

Проект CoRe был представлен на ведущих мировых конференциях в области социальной и культурной антропологии. БАМ и живущие в этом регионе люди стали темой нескольких академических статей и специальных выпусков научных журналов. В рамках проекта в данный момент пишутся две докторские и одна магистерская диссертация. Мы не будем перечислять здесь все конференции и публикации, связанные с проектом. Вместо этого предлагаем вам ознакомиться с его ходом и результатами **на веб-сайте проекта CoRe <https://core.univie.ac.at/>**. Кроме того, приглашаем посетить уже упомянутый **портал «Жизнь БАМа» (<https://lifeofbam.com/>)**, где представлен цикл коротких иллюстрированных историй, которые легли в основу этой брошюры.

Окончание проекта CoRe не означает, что наш интерес к региону или теме транспортных инфраструктур иссяк. Результаты проделанной работы стали отправной точкой как минимум для двух

новых исследовательских проектов. Один из них реализуется под руководством Веры Куклиной при поддержке Национального научного фонда США (2019—2022 гг.) и носит название «Неформальные дороги: роль неофициальных транспортных путей для отдалённых поселений Сибири». Другой проект под руководством Петера Швайцера именуется «Созидая будущее Арктики: транспортная инфраструктура и устойчивое развитие северных сообществ (INFRANORTH)» и будет посвящён изучению роли транспортных инфраструктур в устойчивом развитии местных сообществ на территории нескольких арктических стран. Проект получил грант Европейского исследовательского совета и будет проходить с 2021 по 2026 гг.

Мы ещё раз выражаем благодарность читателям этой брошюры и гостеприимным жителям региона БАМа за участие и помощь в исследовании и с нетерпением ждём новых встреч и новых открытий.



© Илья Крылов

Организаторы выставки — о БАМе — члены проекта Петер Швайцера, Ольга Поворознюк и Зигрид Вентцель со студентами-антропологами, Вена, июнь 2019 г.

БЛАГОДАРНОСТИ

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ мы выражаем искреннюю благодарность всем людям и организациям, чьё участие, интерес и поддержка в каких бы формах они ни выражались, сделали это исследование возможным. Не имея возможности поимённо перечислить наших многочисленных собеседников, ниже мы упомянем ряд государственных организаций и частных компаний, находящихся на территории пяти регионов Российской Федерации, где проходили исследования нашего проекта.

В Иркутске среди партнёров нашего исследования были Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН, Международный отдел и исторический факультет Иркутского государственного университета, Центр независимых социальных исследований и образования. Мы также признательны за сотрудничество отделу по связям с общественностью ООО «Иркутская нефтяная компания» и ООО «Леналессервис». Мы благодарим за помощь администрацию Усть-Кутского района, Усть-Кутский исторический музей и ОАО «Осетровский речной порт» в Усть-Куте; администрации пос.Ния, пос. Звёздный и пос. Верхнемарково Усть-Кутского района; а также администрацию Катангского района и администрации Непского муниципального образования в с. Непа и с. Токма Катангского района Иркутской области.

В Республике Бурятия нам оказали поддержку администрация Северобайкальского района, центр культуры ВСЖД ДК «Железнодорожник» и музей истории БАМа в г. Северобайкальск, архив г. Северобайкальск; центр экотуризма «Приключения на тропах Байкала», а также Районный историко-краеведческий музей Нижнеангарска, администрация эвенкийского с. Холодная и эвенкийская территориально-соседская община «Орон» в с. Холодная.

В Забайкальском крае мы выражаем благодарность историческому факультету Забайкальского государственного университета, Забайкальскому краевому краеведческому музею им. А. К. Кузнецова и Институту природных ресурсов, экологии и криологии СО РАН в Чите. В Каларском районе Забайкальского края нам помогали администрация Каларского района, Каларский историко-краеведческий музей, Каларская центральная районная библиотека, администрация с. Чарское, администрация эвенкийского с. Чапо-Олого,

община малочисленных народов севера «Геван» и эксплуатационное локомотивное депо ВСЖД, филиал ОАО «РЖД» в пос. Новая Чара.

Мы благодарны за содействие Музею истории Байкало-Амурской магистрали, Байкало-Амурскому Институту железнодорожного транспорта и территориальному управлению Дальневосточной железной дороги в г. Тында. Кроме того, мы выражаем свою признательность за помощь в проведении исследования администрации Тындинского района, архиву Тындинского района, администрациям с. Первомайское, с. Усть-Уркима и с. Хорогочи Тындинского района, библиотеке и средней общеобразовательной школе с. Первомайское Тындинского района, администрации и средней общеобразовательной школе с. Усть-Нюкжа, администрации и библиотеке пос. Юктали Тындинского района и филиалу РЖД «Юкталинская дистанция пути».

В Республике Саха (Якутия) помощь в проведении исследований нам оказали организации ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» в Якутске и Алдане, кафедра «Североведение» Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, Институт гуманитарных исследований и проблем коренных малочисленных народов Севера СО РАН в Якутске. Мы также выражаем благодарность администрации пос. Нижний Бестях, Транспортному техникуму, средней общеобразовательной школе и районному центру народного творчества «Дом Олонхо» в пос. Нижний Бестях и администрации с. Павловск Мегино-Кангаласского района. Кроме того, мы благодарим Алданский историко-краеведческий музей и Историко-краеведческий музей Томмота в Алданском районе. Нерюнгринский музей истории освоения Южной Якутии им. И. И. Пьянкова, администрация с. Иенгра, этноцентр «Эян» в с. Иенгра и эксплуатационное вагонное депо ОАО «РЖД» в пос. Беркажит также содействовали в проведении нашего исследования.

Проведение наших исследований и публикация этой брошюры стали возможны благодаря щедрой поддержке Австрийского фонда научных исследований FWF, проект «Конфигурации отдалённости: взаимосвязь человека и инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали» (P 27625 Einzelprojekt).

ЧЛЕНЫ ПРОЕКТА CORE И АВТОРЫ БРОШЮРЫ

ВЕНТЦЕЛЬ ЗИГРИД ИРЕНЕ

Mag., научный сотрудник проекта, студентка аспирантуры, в настоящее время работает над диссертацией о этнографии позднесоветской и современной архитектуры народа саха (якутов), проводила полевые исследования по темам архитектуры, инфраструктуры, материальной культуры и постсоциализма в Республике Саха (Якутия).

E-MAIL: sigrid.wentzel@univie.ac.at

ИЛЛЬМАЙЕР ГЕРТРАУД

Mag., ассистент проекта, студентка магистратуры Института социальной и культурной антропологии Венского университета, член Австрийского Института полярных исследований (APRI). Научные интересы: антропология природы, отдаленность, мобильность, инфраструктура; её магистерская диссертация посвящена новым и старым дорогам, изменениям инфраструктуры и мобильности на Севере.

E-MAIL: gertraud.illmeier@univie.ac.at

КРАШНОШТАНОВА НАТАЛЬЯ

к. г. н., партнёр проекта, научный сотрудник Института географии В.Б. Сочавы СО РАН. Научные интересы: социально-экономическая география, устойчивое развитие, традиционное природопользование, оценка качества жизни, регионы Севера.

E-MAIL: knesun@mail.ru

КРЫЛОВ ИЛЬЯ

ассистент проекта, студент магистратуры Института культурной и социальной антропологии Венского университета. Научные интересы: миграция, национализм, транспортные инфраструктуры.

E-MAIL: ilya.krylov@univie.ac.at

КУКЛИНА ВЕРА

к. г. н., партнёр проекта, научный сотрудник Института географии Университета Джорджа Вашингтона (США) и старший научный сотрудник Института географии В.Б. Сочавы СО РАН. Научные интересы: урбанизация среди коренных народов, жизнеспособность социально-экологических систем, инфраструктура и отдалённость.

E-MAIL: kuklina@gwu.edu

ПОВОРОЗНИК ОЛЬГА

к. и. н., научный сотрудник проекта, исследователь постдокторантуры Института культурной и социальной антропологии Венского университета, член Австрийского Института полярных исследований (APRI) и Ассоциации международных социальных исследований Арктики (IASSA). Научные интересы: антропология инфраструктуры, постсоциалистические трансформации, этническая и национальная политика и идентичность, антропология эмоций, Россия, Север и Арктика.

E-MAIL: olga.povoroznyuk@univie.ac.at

САНЧО РЕЙНОСО АЛЕКСИС

Ph.D, научный сотрудник проекта, член Австрийского Института полярных исследований (APRI). Научные интересы: территориальное планирование, устойчивое развитие, связи сельских и городских местностей; ведущий автор коллективной статьи, анализирующей паттерны мобильности на БАМе.

E-MAIL: alexis.sancho.reinoso@univie.ac.at

САКСИНГЕР ГЕРТРУДЕ

Ph.D, научный сотрудник проекта, лидер исследовательской группы Австрийского Института полярных исследований (APRI), член совета Ассоциации международных социальных исследований Арктики (IASSA), сотрудник Университета Берна, Швейцария. Научные интересы: мобильность, вахтовый метод, отношения между добывающими компаниями и местными сообществами в Арктике.

E-MAIL: Gertrude_e_Saxinger@hotmail.com

ШВАЙТЦЕР ПЕТЕР

Ph.D., руководитель проекта, профессор и директор Института социальной и культурной антропологии Венского университета, почётный профессор Университета Аляски в Фэрбенксе, США, бывший президент Ассоциации международных социальных исследований Арктики (IASSA), действующий директор Австрийского Института полярных исследований (APRI).

E-MAIL: peter.schweitzer@univie.ac.at

Брошюра, которую Вы держите в руках, стала результатом пятилетнего исследовательского проекта «Конфигурации «отдалённости»: взаимоотношения человека и транспортной инфраструктуры в регионе Байкало-Амурской магистрали (CoRe)», проведённого по гранту Австрийского научного фонда (FWF). Мы ставили перед собой задачу понять, как строительство железной дороги повлияло на регион, и какое место БАМ занимает в повседневной жизни людей, живущих вблизи или на некотором расстоянии от магистрали. Мы опубликовали ряд научных статей на английском, русском и немецком языках (ссылки на часть из них приведены в брошюре), однако решили, что данный обзор результатов нашего исследования будет так же интересен читателям, особенно тем, кто живёт в регионе БАМа и кто помогал нам в работе. Многие эпизоды из этой брошюры также можно найти на русском и английском языках на портале «Жизнь БАМа» <https://lifeofbam.com>.