

# ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ВОСТОЧНЫМИ ХАНТАМИ ХМАО-ЮГРЫ (в период с 1960-х годов до настоящего времени)

*Рудь Алексей Анатольевич* (raa@bk.ru)

Тюменский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук,  
Институт проблем освоения Севера,  
Тюмень, Россия

**Цитирование:** Рудь А.А. (2021) Трансформация транспортной инфраструктуры, используемой восточными хантами Хмао-Югры (в период с 1960-х годов до настоящего времени). *Журнал социологии и социальной антропологии*, 24(1): 204–226.  
<https://doi.org/10.31119/jssa.2021.24.1.8>

**Аннотация.** На материалах, собранных автором в Среднем Приобье, в Сургутском и Нижевартовском районах ХМАО-Югры начиная с 2002 г., рассмотрены этапы и механизмы изменения транспортной инфраструктуры, используемой восточными хантами в период с 1960-х годов до настоящего времени. На протяжении большей части XX в. общение коренных жителей Среднего Приобья между собой, взаимодействие с экономическими и административными центрами происходило посредством традиционного водного транспорта, упряжного оленеводства, а также пешим порядком. В 1960-х годах промышленное освоение Среднего Приобья привело к стремительным изменениям жизненного уклада восточных хантов. Появление новых городов и поселков, железных дорог, разветвленной сети инфраструктуры нефтяников трансформировало традиционную транспортную инфраструктуру коренных жителей региона. В 1990-х годах в процессе перехода восточных хантов от традиционной транспортной инфраструктуры к комплексной важную роль сыграл институт экономических соглашений между коренными жителями и промышленными компаниями. В результате коренные жители стали получать от промышленных компаний материальные компенсации, в том числе транспортные услуги, современную технику и топливо. В настоящее время транспортная инфраструктура восточных хантов характеризуется многокомпонентностью. В качестве основных средств передвижения используются снегоходы, моторные лодки, широкое распространение получили автомобили и другая техника. В то же время упряжное оленеводство утратило свою ведущую транспортную роль, традиционные лыжи-подволоки и лодки-долбенки используются в качестве вспомогательного средства передвижения. За последние 20 лет промышленная инфраструктура нефтяников распространилась на всей территории проживания восточных хантов в Среднем Приобье. В связи с чем часть традиционной транспортной инфраструктуры пришла в упадок, другая ее часть трансформировалась и была адаптирована к индустриальной инфраструктуре.

**Ключевые слова:** восточные ханты, Среднее Приобье, транспортная инфраструктура, трансформация традиционной культуры, адаптационные стратегии.

## Введение

В настоящее время культура восточных хантов, основой которой еще в середине XX в. было традиционное природопользование, испытывает мощное внешнее влияние. Результатом такого воздействия стали процессы маргинализации и аккультурации, трансформировавшие традиционный уклад хантов (Вигет 2002; Вигет, Балалаева 2014; Рудь 2016). Цель настоящего исследования — изучение этапов и механизмов изменения транспортной инфраструктуры, используемой восточными хантами, в период с 1960-х годов до настоящего времени. П. Швайтцер, изучавший специфику современных коммуникаций населения Севера Сибири и Аляски, определяет термин «транспортная инфраструктура» как «сети, построенные для обеспечения потока товаров, людей или идей и позволяющие обмениваться ими в пространстве» (Schweitzer 2019). Таким образом, транспортная инфраструктура включает как сами коммуникационные сети (дороги в широком смысле), так и средства перемещения по ним (транспорт).

На протяжении XX в. восточные ханты использовали востребованные в быту современные материалы и технику, которые органично встраивались в систему их традиционных коммуникаций. Поэтому разделение транспортной инфраструктуры на традиционную и современную составляющие имеет условный характер. Сегодня в рамках актуализации этничности передвижение на оленьих упряжках, лыжах, движение по воде на лодках-долбленках или дощатых неводниках подчеркнуто маркируется восточными хантами как «транспорт традиционный», «хантыйский» в то же время использование техники определяется как «русский», «современный транспорт»\*.

Элементы транспортной инфраструктуры коренных жителей соседних регионов таежной зоны Западной Сибири становились предметом исследования ранее. Среди публикаций недавнего времени, посвященных аналогичной тематике на сопредельных территориях, можно выделить ряд работ. В статье В.Н. Адаева, посвященной гидротехнической природопреобразующей деятельности коренного населения Нижнего Прииртышья, детально рассмотрены функционирование рукотворного водного пути, связывающего иртышские притоки Алымку и Конду, перекапывание мысов хантами р. Демьянка, летний водный путь с р. Демьянка в бассейн р. Салым (Адаев 2015). Функционирование оленеводческой транспортной

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Ингуягун март 2006 г., июль 2006 г., март 2008 г., май 2009 г., сведения Сопочина И.И.; р. Пим июль 2010 г., март-апрель 2011 г. сведения Рынкова А.А.; р. Назым декабрь 2010, сведения Кечимова И.Н.

инфраструктуры манси и коми в XIX–XX вв. затронуто в ряде работ Н.А. Лискевич и И.В. Абрамова (см., например: Лискевич 2012; Абрамов 2017). Отдельные аспекты трансформации традиционной инфраструктуры восточных хантов под влиянием промышленной индустриализации Среднего Приобья поднимались в исследованиях Э. Вигета и О.Э. Балалаевой (2002; 2014). Автором статьи ранее рассматривались знаковые системы, используемые восточными хантами для маркировки традиционных дорог и ключевых точек в пути (Рудь 2012).

В последнее десятилетие были проведены масштабные исследования среди тундровых ненцев. Результаты этих работ отражают изменение форм мобильности ненцев в ходе «снегоходной революции» произошедшей в тундре в 1980–1990-х годах (Stammler 2009; Истомин 2015). Другие исследования, проведенные в ходе этнологических экспертиз, освещают влияние промышленного освоения на кочевую культуру тундровых ненцев, их мобильность и экологию региона. Итоги исследований указывают в целом на негативное влияние индустриализации и промышленной инфраструктуры газовиков на жизнь коренного населения тундры, в том числе на изменение маршрутов ненецких кочевий, сокращение пастбищ (Головнёв 2014; Головнёв и др. 2014; Адаев и др. 2019: 148–179). В отдельном исследовании А.А. Головнёва рассмотрены стратегии мобильности кочевого населения Чукотки, Ямала и Кольского полуострова (Головнёв 2016).

В то же время проводились исследования на территории Восточной Сибири. В статье О.А. Поворознюк проведен анализ влияния транспортной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали на изменение системы мобильности, социальных и экономических связей эвенков (Поворознюк 2016). В работе В.Н. Давыдова рассмотрены стратегии освоения пространства и появление новых моделей транспортной инфраструктуры у современных эвенков-охотников и оленеводов в связи с реализацией на их землях проектов индустриального развития (Давыдов 2018).

### **Этапы изменения транспортной инфраструктуры**

Изменения транспортной инфраструктуры и средств передвижения, используемых восточными хантами в течение последних 50–60 лет, проходили в несколько этапов, обозначенных в работе как допромышленный, переходный и индустриальный. Обратимся к их характеристикам.

*Допромышленный этап* (1960–1980 гг.) характеризуется использованием традиционных транспортных средств (лыжи-подволоки, нарты, запряженные оленями или собаками, лодки-долбленки, лодки-неводники) и традиционной инфраструктуры. Летние пешеходные дороги прокладывались по коренным террасам, пролегающим вдоль водоемов и по сухим

останцам. На болотах они проходили по наименее обводненным участкам. В топких местах на поверхности прокидывались деревянные жерди. В местах переходов мелких водотоков возводились простые мостики из жердей, переходы через небольшие реки могли быть приурочены к рыболовным запорам. Зимние дороги, по которым передвигались на лыжах, а также на оленьих и собачьих упряжках, пролегли по борам и коренным террасам водоемов, болотам и озерам в междуречьях, соединяя пункты по прямым направлениям. Предпочтение отдавалось открытым болотно-озерным ландшафтам. Одним из принципов прокладки зимних дорог являлось наличие видимых ориентиров — *река с кедрачом идет справа, а урман тянется слева\**.

Речные магистральные инфраструктуры включали системы волоков-перетасков, сокращающих расстояние в местах сближения речных меандров. Локальные водные сети могли состоять из участков рек и озер, соединенных волоками. Поддержание путей в исправном состоянии включало разбор завалов на реках, вырубку молодых деревьев в местах волоков, расчистку сухопутных дорог от упавших деревьев. Как водные, так и сухопутные транспортные инфраструктуры были снабжены знаками, маркирующими ключевые точки пути (переправы, развилки дорог). Эти знаки были представлены затесами на деревьях, мхом, развешенным на деревьях на уровне человека, деревьями с подрубленными посередине ветками, видимыми издали, и др. (Рудь 2012: 100–105).

В рассматриваемый период на большей части территории исследований инфраструктура нефтяников отсутствовала. Однако уже в это время в системе перемещений коренных жителей был задействован современный транспорт, использование которого имело нерегулярный характер. Зафиксированы сведения о том, что перемещение людей из административных пунктов на стойбища или обратно практиковались вместе с попутной авиацией (санитарной, школьной и др.), вездеходами геологов, водным транспортом\*\*. Информанты указывают, что в 1960–1970-х годах во время инициированных государством летних промыслов рыбы, для доставки людей на р. Обь из населенных пунктов, находящихся по рекам Большой и Малый Юган, выделялись катера, собиравшие рыбаков. Люди выезжали на весь летний период семьями на дощатых лодках-неводниках в составе каравана, ведомого катером. Весной начинали собирать людей с самых верховьев. Осенью, в межень, катер доставлял людей с лодками обратно,

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган март 2008 г., д. Русскинская, сведения Комтина Б.А.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Пим март 2011 г., сведения Тайбина Н.И.

насколько позволял уровень воды в реке. Далее вверх по течению добились сами, как с помощью лодочных моторов, так и с применением бечевы\* по открывшимся пескам\*\*. На Лямине, Пиме, Тромъегане и Агане зафиксированы аналогичные транспортные схемы выезда на обскую рыбалку. По сведениям информантов, эти перемещения могли осуществляться и без помощи катера: вниз — самосплавом, вверх — бечевой по пескам\*\*\*. Отметим, что возвращающиеся после летней рыбалки коренные жители попутно везли на стойбища запасы продовольствия на зиму.

*Переходный этап* (конец 1970-х — 1990-е годы) характеризуется началом промышленного освоения Среднего Приобья: появлением разведочных буровых, подведением временных коммуникаций к ним с последующим обустройством месторождений нефти. По мере разрастания инфраструктуры нефтяников промышленное освоение продвигалось в удаленные районы проживания восточных хантов — в верховья правых и левых притоков Оби (Вигет 2002: 211–222). Отметим, что в силу неравномерности освоения Среднего Приобья в некоторых удаленных районах переходный этап продолжается вплоть до настоящего времени.

В этот период у восточных хантов начинают массово появляться металлургические моторные лодки, к рубежу 1980–1990-х годов относятся сведения о появлении снегоходов «Буран»\*\*\*\*. В начале переходного этапа отношение восточных хантов к технике было осторожным, на грани культурного шока: *Помню, как бабка моя первый снегоход «Буран» увидела. Дрова на улице рубила. Услышала, забегает домой и кричит: шлюпка по снегу плывёт! А звук у «Бурана» такой же, как у шлюпки. А тогда русских боялись. Потому что они воровали, тащили все. Побежала прятать шкуры. Куда-то в яму, в снег провалилась, а «Буран» в это время проехал. Она его тогда так и не увидела\*\*\*\*\**. На протяжении рассматриваемого этапа большинство коренных жителей состояло в промыслово-охотничьих хозяйствах охотниками и рыбаками. Техника была заработана промыслом, являлась ценным ресурсом, отношение к ней было бережным,

---

\* Бечева (бичева) — прочная толстая веревка, канат для тяги судов против течения.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Большой Юган март 2004, сведения Лянтина В.Н.; р. Большой Юган, март 2007, сведения Усанова П.Я.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Лямин июль 2007 г., сведения Сопочиной А.С.; р. Тромъеган июль 2004 г., сведения Сопочина Я.К.; р. Пим февраль 2003 г., сведения Колыванова Л.Н.

\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Ингуягун март 2006 г., сведения Сопочина И.И.

\*\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: д. Пырьях декабрь 2010 г., сведения Кечимова И.Н.

наблюдался недостаток топлива. Эксплуатировалась новая техника на традиционных водных и сухопутных дорогах наряду с традиционными видами транспорта.

Во время переходного этапа широко практиковалось преодоление части пути попутным транспортом. Принцип «попутки» уходит корнями в советскую эпоху. В 1970-х — начале 1990-х в местах промышленного освоения в Западной Сибири он был доступен и распространен повсеместно. Коренные жители могли преодолевать часть пути *попутной вахтовкой — от месторождения до поселка\**, *в рабочем поезде — до ближайшей к стойбищу станции\*\**, *попутным вертолетом — с ближней буровой\*\*\**.

*Индустриальный этап* (с конца 1970-х годов) характеризуется разрастанием промышленной инфраструктуры нефтяников, которая к настоящему времени охватила всю площадь Среднего Приобья в границах ХМАО-Югры. В некоторых местах она сомкнулась с промышленной инфраструктурой, расположенной в соседних регионах — на р. Демьянка на юге, р. Пур и р. Надым на севере, р. Назым и р. Казым на западе, р. Вах и р. Васюган на востоке.

Важная характеристика этого этапа — появление городов и поселков нефтяников. Они стали новыми экономическими и социальными центрами притяжения восточных хантов. В это же время произошли важные изменения во взаимоотношениях коренных жителей и промышленных компаний. В ходе социальных преобразований 1990-х годов появился ряд федеральных и региональных законов, направленных на сохранение традиционного уклада жизни коренных малочисленных народов Севера. Важным региональным законодательным актом ХМАО-Югры стало «Положение о статусе родовых угодий...» (Положение... от 07.02.1992 г.). Позднее, родовые угодья получили статус территорий традиционного природопользования (Закон ХМАО... от 27.12.2006 г.). Взаимоотношение промышленных компаний и коренных жителей стало осуществляться через согласование деятельности недропользователей на территории родовых угодий коренных жителей. В результате появился институт экономических соглашений, включающий услуги, денежные и материальные выплаты со стороны промышленных компаний в качестве компенсации за негативные последствия промышленной деятельности на территориях родовых угодий. Одним из постоянных пунктов экономических соглаше-

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган февраль-март 2003 г., сведения Тэвлина Н.В.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Айкаёган март 2006 г., сведения Ермаковой Е.И.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Лямин июль 2003 г., сведения Вандымова Н.В.

ний является возможность использования коренными жителями транспортной инфраструктуры нефтяников. В перечне компенсаций всегда присутствуют средства передвижения (снегоходы, моторные лодки, мотоциклы, автомобили), транспортные услуги (наземный транспорт, вертолетная авиация), топливо. Возможность регулярного получения техники и топлива привела к изменению характера их использования. В противоположность уменьшающейся с каждым годом категории хантов, не имеющих экономических соглашений, у большинства владельцев родовых угодий наблюдается неудовлетворительный уход за техникой и ее эксплуатация в тяжелых условиях. В качестве примера можно привести широкое использование коренным населением Среднего Приобья снегоходов в летнее время, что значительно снижает их эксплуатационный ресурс\*.

Использование любой техники требует навыков управления, умения проводить простой ремонт своими силами. Коренные жители не испытывают большие трудности в освоении эксплуатационных навыков современных транспортных средств. К примеру, обыденным делом для подростков 12–14 лет является поездка за водой на снегоходе к ближайшему водоему или проверка сети на моторной лодке рядом с поселением\*\*. Однако с каждым годом ужесточаются требования наличия водительских удостоверений, документов регистрации транспортных средств, технического осмотра и пр. Сегодня их отсутствие может становиться фактором, ограничивающим мобильность хантов. Так, в 2012 г. один из пимских информантов посетовал, что не смог поехать на День оленевода в д. Рускинская по причине отсутствия документов на снегоход\*\*\*.

С появлением в Среднем Приобье промышленной инфраструктуры и новых центров притяжения (месторождений, поселков нефтяников, городов) изменились направления контактов восточных хантов. Некоторые участки традиционных дорог перестали использоваться и прекратили свое функционирование. Взамен их появились новые, которые стали стыковаться с промышленными коммуникациями — автодорогами, трубопроводами, железными дорогами, линиями электропередачи. Принципы прокладки летних и зимних сухопутных дорог не изменились. Однако появились новшества — на пешеходных дорогах стали широко использовать снегоходы, мотоциклы и квадроциклы. К традиционным ориентирам

---

\* Рудь А.А. ПМА: Сургутский район ХМАО-Югры 2003–2019 гг.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Глятьтыгун август 2003 г.; р. Малый Юган март 2004 г.; Тромъеган февраль 2004 г., Тромъеган июль 2004 г.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Ванга март 2011 г., сведения Рышкова А.А.

пути и способам ориентации в пространстве прибавились новые маркеры — промышленные объекты, места техногенных нарушений природных ландшафтов.

С появлением автодорог, дублирующих магистральные направления по рекам, использование водного транспорта заметно снизилось. Во многих местах системы волоков-перетасков на магистральных водотоках пришли в упадок, перестала проводиться расчистка рек от завалов. Однако в локальных инфраструктурах, связанных с традиционной хозяйственной деятельностью, такие системы продолжают функционировать и поддерживаться в исправном состоянии. Это замечание касается как болотно-озерных ландшафтов в правобережье Оби, так и левобережья, где в верховьях Малого Югана сохранилось несколько функционирующих волоков\*. В границах территории хозяйственной деятельности человек может иметь несколько обласов\*\* и металлических лодок. Они находятся в местах регулярных промыслов, переправ, создавая вместе с пешеходными дорогами и сухопутной техникой единую инфраструктуру.

В настоящее время существование широкой сети федеральных и ведомственных автодорог, а также наличие у восточных хантов внушительного арсенала транспортных средств, от традиционных лыж и оленьих упряжек до автомобилей и возможности заказать вертолет у нефтяников, позволяет им совершать дальние поездки, состоящие из нескольких сегментов. На каждом отрезке пути используется соответствующий транспорт и инфраструктура.

К примеру, так описывает свой путь до г. Мегион и обратно, юганский информант: *До Мегиона мне удобно добираться. Недавно был там. От юрт на Большом Югане до карьера — на моторной лодке. От карьера до Мегиона — на вахтовой машине нефтяников (расстояние порядка 500 км. — А.А. Рудь). Вахтовка ездит с карьера постоянно. В Мегионе несколько дней решал свои дела в «Славнефти». Там есть человек, который занимается хантами, на родовых угодьях которых работает «Славнефть». Он меня на вертолет обратно и посадил. Я прямо с Мегиона прилетел на Тайлаковскую подбазу. Там несколько километров пешком до деревни Тайлакова. А из деревни меня племянник на моторной лодке до дома привез, вверх по Югану\*\*\*. Обычный пример зимних перемещений*

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Ингуягун март 2006 г.; р. Пим июль 2010 г.; р. Пим июль 2012 г.; р. Малый Юган июль 2014 г.

\*\* Облас — гребная лодка-долбенка, используемая коренным и русским старожильческим населением Западной Сибири.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Большой Юган июнь 2009 г., сведения Колсымова Е.Л.



хантов в правобережье Оби может быть представлен следующей схемой: *От стойбища рядом с р. Тромъеган до Конитлоского м/р — на снегоходе, около 50 км. Там снегоход и нарты оставляем. Затем садимся на рейсовый «Сургутнефтегазовский» автобус — он идёт до поселка Федоровка, с заездом в деревню Русскинскую. Обратоно добираемса так же\**. Летняя схема перемещений от стойбища до месторождения и далее в населенный пункт может включать путь на обласе по локальной системе волоков до месторождения, далее на ведомственном вахтовом автобусе до населенного пункта\*\*. Известны случаи перемещения со стойбища в поселок, или наоборот, вертолётом — по предварительному согласованию полета с промышленной компанией, работающей у коренного жителя на территории родового угодья\*\*\*.

### **Механизм изменения транспортной инфраструктуры**

В ХМАО-Югре механизм перехода восточных хантов от традиционной транспортной инфраструктуры к комплексной можно проиллюстрировать следующей схемой. Началом промышленного освоения территории является работа геофизиков, связанная с поиском залегающих углеводородов при помощи метода сейсморазведки. До начала полевых работ геофизики заключают с коренными жителями разовое экономическое соглашение, где предусмотрены материальные компенсации, в числе которых топливо и транспортные услуги. На этом этапе восточные ханты в основном используют традиционные средства передвижения, а также технику, заработанную ранее в процессе реализации продукции традиционного природопользования.

На следующем этапе геологоразведочная компания начинает поисковое бурение — вблизи стойбища появляется буровая. Промышленная компания заключает новое экономическое соглашение с коренными жителями\*\*\*\*. В перечне материальных компенсаций, которые чаще всего так же единовременные, сохраняются все позиции, связанные с техникой и транспортными услугами. Вместе с тем экономическая деятельность хантов реализуется и через неформальные отношения с буровой: продажа или обмен традиционной продукции на бензин, ремонт техники (сварка, сле-

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган февраль 2004 г., сведения Тэвлиной Н.А.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган июль 2004 г.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Ингуягун май 2009 г.

\*\*\*\* В некоторых случаях геологоразведочные работы проводит структурное подразделение компании, которая в дальнейшем осуществляет промышленную добычу нефти на данной территории.

сарные работы). Зависимость от топлива, запасных частей и ремонтной базы усиливается. В течение нескольких лет геологоразведочные работы заканчиваются, буровая демонтируется и вывозится. Официальные компенсации прекращаются, также заканчиваются неформальные отношения с буровой — дополнительные экономические источники закрываются. В случае, если рядом не появляется новая буровая или другая организация, проводящая работы на родовых угодьях, человек возвращается к традиционной хозяйственной деятельности. Использование техники вновь становится ограниченным из-за недостатка топлива и запчастей.

Если поиски нефти были успешными, через несколько лет начинается ее промышленная добыча. Компания подводит к месторождению капитальные коммуникации — дороги, трубопроводы, линии электропередачи и пр. На этом этапе закладывается долгосрочные отношения между коренными жителями и нефтедобывающей компанией, что закрепляется подписанием очередных экономических соглашений. В процессе обсуждений оценивается потенциальный ущерб традиционной среде, на основании чего компания предлагает компенсации. Экономические соглашения с нефтедобывающей компанией включают регулярные денежные выплаты, материальные компенсации (в том числе технику, топливо), транспортные и другие услуги. В идеале учитываются пожелания коренных жителей к адаптации инфраструктуры месторождения к традиционному природопользованию. Со стороны коренных жителей часто фигурирует требование обустройства пересечений промышленной инфраструктуры с традиционными транспортными коммуникациями: места переходов оленей через промышленные коммуникации, поднятие трубопроводов в местах их пересечения с реками для возможности проезда на лодках\*. Помимо этого, обсуждаются вопросы проведения электричества, прокладки грунтовых дорог к стойбищам.

Промышленная добыча нефти на территории родового угодья — переломный момент для таежных жителей: компенсации становятся регулярным источником доходов, никак не связанным с традиционным природопользованием. Появляется возможность более частого обновления техники. Ханты начинают покупать автомобили и активно их использовать. Личные машины коренных жителей могут базироваться на стационарных стойбищах, находится в административных центрах месторождений либо на конечных, наиболее близких к стойбищу пунктах инфраструктуры нефтяников. С появлением автодорог и машин повышается мобильность коренного населения. Одновременно с этим наблю-

---

\* Рудь А.А. ПМА: Тяньское м/р февраль-март 2003 г., июль 2003 г.

дается сокращение использования попутного транспорта нефтяников. Выпадение этого сегмента связано с введением промышленными компаниями запрета на перевозку пассажиров на технологическом транспорте. В связи с этим сегодня восточные ханты, не имеющие личного автотранспорта, пользуются рейсовыми ведомственными автобусами нефтяников, доступность которых также оговаривается в экономических соглашениях. С появлением рядом со стойбищами автодорог сокращается предоставление недропользователями вертолетных услуг. Воздушный транспорт сохраняется в виде медицинской помощи и иногда для сбора детей в школы-интернаты.

С середины 1990-х годов на территории нефтяных месторождений ХМАО-Югры промышленными компаниями начал вводиться пропускной режим. С одной стороны, этот режим был инициирован нефтяниками для предотвращения хищений на месторождениях и ограничения нахождения на территории промышленных объектов лиц, не связанных с производством. С другой стороны, он был поддержан самими коренными жителями для ограничения посещения родовых угодий не связанным с традиционной экономикой населением. Данный режим запрещает провоз на территорию месторождений алкоголя, наркотиков, оружия (без разрешения), а также вводит ряд других ограничений для сотрудников промышленной компании — запрет охоты, рыбалки, сбора дикоросов и пр. Согласно регламенту режимов многих промышленных компаний, коренные жители могут передвигаться по дорогам месторождений чаще всего без ограничений. Однако известны факты ограничения передвижения коренных жителей по дорогам нефтяников в случаях, если они не проживают на территории деятельности промышленной компании\*. Проблема решается как через официальную заявку принимающей стороны, так и через личную договоренность с охраной либо администрацией нефтепромысла. Отметим, что перечисленные ограничения затрагивают только ведомственные дороги, в то время как традиционные летние, зимние и водные коммуникации восточных хантов находятся вне досягаемости и контроля охранных структур промышленных компаний. В связи с этим известны случаи провоза восточными хантами запрещенных товаров на территорию месторождения по традиционным дорогам с целью ее подпольной реализации как своим соплеменникам, так и рабочим-нефтяникам\*\*.

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган июль 2012 г.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Пим март 2011 г.; р. Тромъеган август 2017 г.

### Ритуалы, связанные с мобильностью

У восточных хантов сохранились ритуалы, связанные с мобильностью. Их главной целью является благополучие и безопасность в пути, исправность транспортных средств. Ритуалы могут быть адресованы божеству-покровителю территории или реки, по которой предстоит путешествие, также в этой связи известны приношения божеству водной стихии *Инк Ики* (Хозяину Вод)<sup>\*</sup> и одному из сыновей верховного божества *Торума* — *Кон Ики* (Князю-Хозяину)<sup>\*\*</sup>. Во время дальних путешествий имеют значимость ритуалы и жертвоприношения, связанные с пребыванием человека на землях находящихся под патронажем божеств-покровителей других территориальных групп хантов. Их могут отправлять при пересечении первого из притоков «чужого» речного бассейна либо при пересечении его главного русла. Существование этого обряда было отмечено еще Б.Н. Городковым в 1923 г. во время пересечения им р. Тромъеган (Городков 2011: 522). В процессе современных исследований места совершения упомянутых ритуалов зафиксированы как на традиционных, так и на современных дорогах<sup>\*\*\*</sup>.

Помимо этого, при передвижении по реке или сухопутной дороге в качестве приветствия божествам-хозяевам локальных ландшафтов могут приносить мелкие жертвы (деньги, продукты, ткани, бисерные украшения, дробь, табак) (Рудь 2011: 339–354). По представлениям восточных хантов, приезжий человек, прежде чем ступить на земли местных божеств, должен *попросить у них разрешение, сделать жертву*<sup>\*\*\*\*</sup>. Часто такие места соотносятся с примечательными природными ландшафтами, воспринимающимися как места обитания божеств: устья и высокие берега рек, перекаты, омуты и водовороты, большие камни, отдельно стоящие деревья, мысы, возвышенности на болотах и др. (Балалаева 2002: 150–166).

Места совершения дорожных ритуалов часто маркированы сюжетами о путешественниках, не проявивших внимание и в ответ наказанных божествами — *мотор заглохнет, техника ломается без всяких причин, лодку в омуте крутит и не отпускает*<sup>\*\*\*\*\*</sup>. Помимо этого, на традиционных магистральных дорогах (как сухопутных, так и водных) известны риту-

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган июль 2004 г., сведения Сопочина И.А.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган июль 2004 г., сведения Тэвлиной Е.А.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Лямин июль 2003 г.; р. Тромъеган август 2006 г.; д. Пыррях, р. Лямин декабрь 2010 г.

\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: Малый Юган март 2004 г., май 2008 г., июнь 2009 г., июль 2014 г.; Большой Юган июнь 2009 г.; Тромъеган март 2014 г.

\*\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: Сургутский район ХМАО-Югры 2002–2019 гг.

альные площадки, предназначенные для пожертвования божествам, чьи места поклонения — святилища — находятся на удалении\*. На Большом Югане зафиксированы представления, о том, что во время путешествия необходимо строить свой маршрут так, чтобы не замкнуть круг вокруг святилища — эти действия могут иметь негативные последствия для человека. Известны случаи, когда маршрут удлинялся по этой причине, несмотря на объективную возможность его сокращения\*\*.

Установлено, что второй половине XX в. ханты во время поездок в населенные пункты перед возвращением к себе на стойбища посещали святилища поселковых божеств с благодарностью об удачной поездке в «деревню» и с просьбой о благополучной обратной дороге\*\*\*. В ходе работы на р. Тромъеган, на северной окраине д. Русскинская\*\*\*\*, была обследована такая ритуальная площадка с развешенными на деревьях приношениями в виде жертвенных тканей и текстильных лент. В ходе опросов установлено, что в данном месте проводят ритуалы жители деревни, а также ханты, выезжающие на таежные стойбища\*\*\*\*\*.

Необходимо также отметить, что, по представлениям восточных хантов, помимо «мест проживания» божеств и связанных с ними ритуальных площадок, в таежном пространстве существуют территории обитания негативно настроенных к человеку персонажей: «злых духов» — *йелекканлэх отэт* (Песикова 2006: 34–35), «демонов» *Порнэ, Манк* и др. (Карьялайнен 1995: 271–282). Ландшафты, связанные с ними, являются местами избегания, здесь не совершают молитв и жертвований. В случае близости традиционных дорог к таким местам ханты стараются не останавливаться здесь без надобности, не ночевать и не осуществлять хозяйственную деятельность. Происшествия, случившиеся в пути, нередко объясняются тем, что человек не принес необходимую жертву местным божествам либо же воздействием перечисленных негативных персонажей.

### Обсуждение

В результате изменений последних 30 лет традиционная транспортная инфраструктура восточных хантов потеряла свои ведущие позиции. Восстребованность традиционных транспортных средств значительно снизи-

\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган февраль 2004 г., Малый Юган июль 2014 г.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Большой Юган март 2007 г., сведения Сопочиной А.С.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Демьянка июль 2005 г.

\*\*\*\* Административный центр тромъеганских хантов

\*\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: Тромъеган июль 2007 г., март 2008 г., декабрь 2012 г.

лась. В первую очередь эта проблема затронула транспортное оленеводство. В левобережье Оби, в бассейне Большого Югана и верховьях Большого Салыма, где оленеводство имело очаговое распространение, связанное с ограниченной кормовой базой (отсутствие ягельных боров), домашние олени исчезли в конце 1980-х годов\*. В правобережье Оби — на Лямине, Пиме, Тромъегане и Агане — упряжное оленеводство, имевшее важное транспортное значение на протяжении всего XX в., сегодня его практически утратило. В настоящие дни оно используется в качестве вспомогательного — *съездить проверить рыбную ловушку на ближнюю реку\*\**, *собрать оленей, разбежавшихся во время вольного выпаса\*\*\**, а также в межсезонье — весной и осенью, когда в силу погодных условий передвижение на снегоходах опасно или неэффективно. Снижение использования транспортного оленеводства подтверждают сами информанты при оценке количества объезженных оленей в их стадах. Сегодня хорошим показателем является наличие в стаде двух-трех жокаков и соответственно шести-девяти обученных езде в упряжке оленей. Есть случаи полного отсутствия в стаде обученных для упряжной езды оленей. Одним из главных стимулов иметь обученных оленей в настоящие дни является участие в гонках на упряжках, которые регулярно проходят весной в городах и поселках Среднего Приобья.

Вместе с тем начиная с 1990-х годов олень выступает брендом культуры и этноконсолидирующим символом восточных хантов. Помимо этого, олень до сих пор является главным жертвенным животным во время традиционных ритуалов. Примечательно, что к месту жертвоприношения его могут доставлять современным транспортом — на машине, снегоходе, вертолете. В первой декаде XXI в. у тромъеганских хантов фиксировалось использование оленьих упряжек при посещении святилищ. Информанты подчеркивали символическую значимость поездки на святилище на традиционном транспорте\*\*\*\*. В настоящие дни у коренных жителей правобережья Оби оленеводство продолжает играть не последнее значение в качестве пищевого ресурса. Необходимо отметить: на текущий момент потенциал возрождения транспортного оленеводства можно оценивать как положительный: у большинства проживающих в лесу вос-

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Большой Юган январь 2003 г., ю. Каюковы, сведения Каюкова В.Г.; июнь 2009 г., сведения Каюковой Н.Н., р. Малый Юган май 2008 г., ю. Кинямины, сведения Кинямина Е.П., Киняминой Г.Н.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган февраль 2004 г.

\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Нялгонгагун сентябрь 2004 г., сведения Тэвлина А.А.

\*\*\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган февраль 2010 г.; Назым декабрь 2010 г.

точных хантов сохраняются олени стада, традиции ухода за домашними животными и навыки приучения оленей к упряжке.

Изменения коснулись не только транспорта и инфраструктуры, но и режима передвижения. Ранее во время зимних путешествий при выборе мест остановок и ночевки человек руководствовался наличием ягельного бора, где бы можно было подкормить оленей и дать им отдохнуть. Например, один из информантов указал, что в 1970-х годах во время путешествия на оленях с Тромъегана на Большой Юган они останавливались на несколько дней в правобережье Оби около урочища Барсова Гора, недалеко от Сургута. Причиной длительной остановки было то, что упомянутое урочище на маршруте являлось последним местом наличия ягеля: *Далее через Обь, обскую пойму и на самом Большом Югане начинаются урманы, в которых ягеля нет. Боры появляются только в Угуте. Оленям нужно было поесть, сил набраться\**. Сегодня во время планирования путешествия человек руководствуется местом и возможностью дозаправки и ремонта техники в дороге. При перемещениях за пределы традиционной инфраструктуры актуальной становится необходимость временного отстоя техники в местах окончания традиционных дорог. На территории нефтепромыслов с пропускным режимом кражи техники коренных жителей практически не случаются. Поэтому технику и запасы топлива часто оставляют внутри границ месторождений.

Неизменной остается необходимость отдыха в пути, как короткого — согреться и попить чай, так и более длительного — ночевка. Она реализуется в заездах на находящиеся рядом с традиционными дорогами стойбища. Выбор места отдыха индивидуален и зависит от ряда факторов: родства, личных отношений между людьми, необходимости остановки в конкретном месте. Обычай предоставить «чай» и кров путешественнику — до сих пор одна из устойчивых традиций восточных хантов, которая выполняет функцию поддержания социальных связей внутри сообщества. В некоторых случаях постоянный трафик гостей может отвлекать хозяев стойбищ от текущей хозяйственной деятельности. На Тромъегане зафиксирован случай, когда супруга главы семьи настаивала на перемещении места стойбища в сторону от магистральной зимней дороги, ведущей с верховьев Тромъегана, в д. Русскинская по причине нескончаемого потока транзитных гостей, в том числе в связи со злоупотреблением алкоголем\*\*.

Реализация региональных законов, появившихся в 1990-х годах в ХМАО-Югре, привела к технологическому скачку в сфере использования

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Ватьеган март 2006 г., сведения Русскина Д.Н.

\*\* Рудь А.А. ПМА: р. Тромъеган июль, декабрь 2004 г.

владельцами родовых угодий новых транспортных средств. Этот процесс наблюдается на примере перехода в первой декаде 2000-х большинства восточных хантов на иностранные лодочные моторы как на более надежные. Ранее передвижение по воде осуществлялось на лодках, снабженных советскими моторами, не отличавшимися надежностью и экономичностью. Однако эксплуатация небольшого списка моделей лодочных моторов несла определенные плюсы их обслуживания и ремонта: запчасти к ним можно было найти на каждом стойбище. Переход к использованию зарубежных лодочных моторов происходил вместе с приходом нефтяников на территории проживания коренных жителей и был неравномерным. К примеру, в соседнем с ХМАО-Югрой регионе на р. Демьянке, бассейн которой попал под промышленное освоение только в конце первой декады 2000-х, еще в 2005 г. наблюдалось настороженное отношение к моторам-«иномаркам»: *С одним мотором, да еще с иностранным, наверно, опасно по реке идти. Если случится что-то — что ты сможешь сделать? Только вниз по течению тихонько... Здесь на Демьянке — если люди куда едут, то в лодку второй «Вихрь» кидают. На запчасти. Лучшие конечно, чтобы рабочий. Ну, даже если что случится, на любом стойбище у людей можно запчасти для «Вихря» и «Ветерка» найти. А для такого мотора, где найдёшь? И зимой у нас люди на «Буранах» ездят. Если сломался, то всегда можно отремонтировать. Зимой приезжают охотиться бластные на снегоходах-иномарках. А если он ломается, что делать будешь?\**

Иногда обустройство современной транспортной инфраструктуры нефтяниками может диссонировать с представлениями местных жителей о персонажах традиционной религии. Так, у восточных хантов до настоящего времени сохранились представления, согласно которым в некоторых больших озерах обитают мифологические существа — чудовища Вэс, которые могут перевернуть лодку или разрушить берега водоемов. Существует запрет на пересечение таких водоемов по центру. В связи с этим движение на лодке осуществляется вдоль берега — по кругу. Однако при обустройстве месторождений в некоторых местах коммуникации нефтяников были проложены через такие озера напрямую, что до сих пор вызывает настороженность информантов: *Вот озеро Пилтэн лор — огромное. Русские через него дорогу сделали. А там Вэс живет... ну как сказать по-русски — Кит что ли. Он эту дорогу разрушил. А русские все равно её сделали опять. У нас такие озёра есть, ханты их знают. Посередине озера ехать нельзя, только по краю. А есть в озёрах большие шуки, они весло могут откусить, тогда облас перевернётся и всё... Не знаю, как*

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Демьянка 2005 г., сведения Усанова С.А.



*эта дорога будет...*\* В других случаях представления восточных хантов в отношении современных коммуникаций могут быть восприняты городским населением и продолжать существовать в урбанистической среде в качестве суеверий. К примеру, по поверью тромъеганских хантов, при строительстве моста через р. Ингуягун в г. Когалыме было потревожено хантыйское кладбище, поэтому в районе моста регулярно происходят автомобильные аварии. Отметим, что выдвинутая коренными жителями традиционная версия нашла плодородную почву у городских жителей\*\*.

### Заключение

В течение последних 50 лет транспортная инфраструктура, используемая восточными хантами на территории ХМАО-Югры, претерпела значительные изменения. Главной их причиной стало промышленное освоение, в результате которого в регионе за короткие сроки появились сеть инфраструктуры нефтяников, новые города и поселки. Доступность и возможность использования промышленной инфраструктуры сделало невостребованной часть традиционной транспортной системы восточных хантов. С появлением широкой сети промышленных автодорог у коренных жителей возникла потребность в механических транспортных средствах и топливе.

Социальные изменения конца 1980-х — 1990-х годов привели к появлению федеральных и региональных законов, изменивших взаимоотношения между коренными жителями ХМАО-Югры и промышленными компаниями. В результате в округе появился институт экономических соглашений, который предполагает выплаты материальных компенсаций и услуг (в том числе транспортных) коренным жителям со стороны промышленных компаний. Таким образом, у восточных хантов появились источники доходов, не связанные с традиционным природопользованием, что делает более доступным для них покупку современных транспортных средств. На фоне этих изменений традиционные виды транспорта стали терять свою значимость.

Благодаря развитой транспортной инфраструктуре современные населенные пункты становятся легкодоступными для коренного населения Среднего Приобья, что, в свою очередь, делает жизнь живущих в лесу восточных хантов более безопасной с точки зрения снабжения и удобной

---

\* Рудь А.А. ПМА: р. Ингуягун август 2006 г., сведения Сопочиной В.М.

\*\* Рудь А.А. ПМА: г. Когалым март 2006 г., июнь 2006 г., август 2006 г., май 2009 г.

с точки зрения доступности различных услуг. Упомянутые факторы увеличивают частотность маятниковой миграции восточных хантов по маршруту «лесное стойбище — город». Рассмотренные изменения транспортной инфраструктуры ускоряют жизненный ритм восточных хантов ХМАО-Югры, усиливают зависимость от города и промышленных компаний. Современные потребности коренных жителей вынуждают их все большее время находиться вне традиционной среды — на месторождениях и в современных населенных пунктах.

Сохранность упряжного оленеводства и традиционного водного транспорта указывает на то, что, приобретая новые возможности и осваивая новые технологии мобильности, восточные ханты тем не менее не стремятся полностью избавиться от традиционных средств передвижения, которые в настоящее время используются в качестве вспомогательных. Часто местные жители комбинируют различные средства передвижения исходя из текущих задач. Как было показано, передвижение зачастую возможно именно благодаря использованию двух видов инфраструктур. Перемещаясь на дальние расстояния, восточные ханты используют в основном современную технику. При перемещениях на короткие расстояния важную роль продолжают играть традиционные средства передвижения и соответствующая инфраструктура.

Процессы изменения транспортной инфраструктуры восточных хантов имеют как общие черты, характерные для всего пространства Севера, Сибири и Дальнего Востока, так и частные, наблюдаемые на территории Среднего Приобья в границах ХМАО-Югры. Среди общих черт можно выделить широкое использование коренным населением промышленной инфраструктуры в местных системах коммуникаций, использование промышленного и технологического транспорта для перемещения, различные виды взаимодействия коренных жителей с местными администрациями и промышленными компаниями для реализации своей мобильности (Поворознюк 2016; Давыдов 2018; Адаев и др. 2019). Из особенностей, характерных для проживающих в границах ХМАО-Югры восточных хантов, нужно отметить доступность коренным жителям транспортной инфраструктуры нефтяников в противоположность ограниченной возможности проезда на территорию нефтяных месторождений для городского населения Среднего Приобья. Регламентированные законодательством округа отношения между промышленными компаниями и коренными жителями ХМАО-Югры значительно расширяют их возможности в части обеспеченности топливом, получения транспортных услуг, использования инфраструктуры нефтяников, а также большого списка личного транспорта — от традиционного до современного.

## Литература

Абрамов И.В. (2017) Оленеводство как стратегия жизнеобеспечения манси: факторы возникновения и угасания. *Вестник археологии, антропологии и этнографии*, 4(39): 104–113.

Адаев В.Н. (2015) Преобразования ландшафта у народов Севера Западной Сибири (на примере гидротехнических работ). Гололобов Е.И. (ред.) *Экологическая история Сибирского Севера: перспективные направления исследований* (15–16.10.2015, г. Сургут). Сургут: РИО СурГПУ: 52–63.

Адаев В.Н., Мартынова Е.П., Новикова Н.И. (2019) *Качество жизни в контексте этнологической экспертизы в Российской Арктике: Тазовский район ЯНАО*. М.; СПб.: Нестор-История.

Балалаева О.Э. (2002) Священные места хантов средней и нижней Оби. *Очерки истории традиционного землепользования хантов*. Екатеринбург: Тезис: 150–166.

Вигет Э. (2002) Экономика и традиционное землепользование восточных хантов. *Очерки истории традиционного землепользования хантов*. Екатеринбург: Тезис: 168–222.

Вигет Э., Балалаева О.Э. (2014) Нефть, маргинализация и восточные ханты. *Сибирские исторические исследования*, 4: 38–72.

Городков Б.Н. (2011) Западно-Сибирская экспедиция Российской академии наук и Русского географического общества (предварительное сообщение). Яковлев Я.А. (ред.) *Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого*. Вып. 9. Томск; Ханты-Мансийск: Изд-во Томск. ун-та: 500–522.

Головнёв А.В. (2014) Экологическая экспертиза в сценариях ресурсного освоения Ямала. *Уральский исторический вестник*, 2(43): 143–153.

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

Головнёв А.В. (2016) Кочевники Арктики: стратегии мобильности. *Археология, этнография и антропология Евразии*, 4(44): 131–140.

Давыдов В.Н. (2018) Мобильность как рефлексивный и креативный процесс: использование инфраструктуры эвенками Восточной Сибири. *Уральский исторический вестник*, 3(60): 24–30.

Истомин К.В. (2015) Кочевая мобильность коми-ижемских оленеводов: снеговая революция и рыночная реставрация. *Уральский исторический вестник*, 2(47): 17–25.

Карьялайнен К.Ф. (1995) *Религия югорских народов*. Т. II. Томск: Изд-во Томск. ун-та.

Лискевич Н.А., Шубница Е.И. (2012) К вопросу о маршрутах кочевания оленеводов уральского севера в XIX — первой половине XX в. *Вестник археологии, антропологии и этнографии*, 4(19): 106–117.

Песикова А.С. (2006) *Взгляд изнутри культуры*. Ханты-Мансийск: Полиграфист.

Поворознюк О.А. (2016) Городские аборигены БАМа: индустриальный бум, техносциальные сети и борьба за ресурсы. *Этнографическое обозрение*, 1: 23–41.

Рудь А.А. (2011) Сведения об антропоморфных изображениях на деревьях в Сургутском Приобье. Яковлев Я.А. (ред.) *Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого*. Вып. 9. Томск; Ханты-Мансийск: Изд-во Томск. ун-та: 339–354.

Рудь А.А. (2012) Знаки-путеводители по тайге, или К вопросу о новом виде объектов культурного наследия в ХМАО-Югре. Яковлев Я.А. (ред.) *Ханты-Мансийский автономный округ в зеркале прошлого*. Вып. 10. Томск; Ханты-Мансийск: изд-во Томск. ун-та: 100–120.

Рудь А.А. (2016) Современные процессы в религиозной сфере восточных хантов. *Ежегодник финно-угорских исследований*, 2(10): 108–124.

Schweitzer P.P. (2019) Mobility and communication in the circumpolar North: toward an anthropology of transportation infrastructure. Мартынова М.Ю. (ред.) *XIII Конгресс антропологов и этнологов России: сб. Материалов*. Москва; Казань: Б.и.: 30–36.

Stammler F.M. (2009) Mobile phone revolution in the tundra? Technological change among Russian reindeer nomads. *Electronic Journal of Folklore*, 41: 47–78 [<http://www.folklore.ee/folklore/vol41/stammler.pdf>] (дата обращения: 18.05.2013).

### Источники

Положение о статусе родовых угодий в Ханты-Мансийском автономном округе. Утв. решением Совета народных депутатов ХМАО от 07.02.1992 г. [<http://khanty.regnews.org/doc/sr/j4.htm>] (дата обращения: 15.11.2019).

Закон ХМАО-Югры от 28.12.2006 г. № 145-ОЗ «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера регионального значения в Ханты-Мансийском автономном округе-Югре». Принят Думой ХМАО-Югры 27.12.2006 г. [<http://www.dumahmao.ru/decisions/detail.php?ID=7082>] (дата обращения: 15.11.2019).

**TRANSFORMATION OF TRANSPORT  
INFRASTRUCTURE USED BY THE EASTERN KHANTY  
OF KHANTY-MANSI AUTONOMOUS OKRUG-YUGRA  
(since the 1960s to the Present)**

*Aleksei Rud'* (raa@bk.ru)

Tyumen Scientific Centre SB RAS  
Institute of the problems of Northern development  
Department of Ethnology  
Tyumen, Russia

**Citation:** Rud' A. (2021) Transformatsiya transportnoy infrastruktury, ispol'zuyemoy vostochnymi khantami Khmao-Yugry (v period s 1960-kh gg. do nastoyashchego vremeni) [Transformation of transport infrastructure used by the Eastern Khanty of Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra (since the 1960s to the present)]. *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 24(1): 204–226 (in Russian). <https://doi.org/10.31119/jssa.2021.24.1.8>

**Abstract.** The article explores stages and mechanisms of change in the transport infrastructure used by the Eastern Khanty in the period from the 1960s. The research is based on field materials collected by the author in the Middle Ob region in the Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra since 2002. Communication of the indigenous inhabitants of the Middle Ob region with each other, interaction with economic and administrative centers took place through traditional water transport, harness reindeer herding, as well as on foot during most of the 20th century. The industrial development of the Middle Ob region led to rapid changes in the lifestyle of the Eastern Khanty, starting in the 1960s. The emergence of new towns and settlements, railways, an extensive network of oil industry infrastructure led to the transformation of the traditional transport infrastructure of the indigenous people of the region. The institution of economic agreements between indigenous people and industrial companies played an important role in the transition of the Eastern Khanty from traditional to complex transport infrastructure in the 1990s. As a result, indigenous people began to receive material compensation from industrial companies, including transport services, modern equipment and fuel. The communication system of the Eastern Khanty is characterized by its multicomponent character now. Snowmobiles and motor boats are used by the Eastern Khanty as their primary means of transportation; cars and other equipment are widespread as well. At the same time, harness reindeer husbandry has lost its leading transport role. Traditional skis and boats are used as additional means of transportation. The industrial infrastructure of oil companies has spread throughout the territory of the Eastern Khanty in the Middle Ob region over the past 20 years. Thus, one part of the traditional transport infrastructure of the Eastern Khanty fell into decay, while the other part of it was transformed and adapted to the industrial infrastructure.

**Keywords:** Eastern Khanty, Middle Ob region, transport infrastructure, transformation of traditional culture, adaptation strategies.

## References

Abramov I.V. (2017) Olenevodstvo kak strategii zhizneobespecheniia mansi: faktory vozniknoveniia i ugasaniia [The Mansi reindeer herding as a strategy of sustenance: factors of origin and decline]. *Vestnik arheologii, antropologii i etnografii* [Bulletin of Archeology, Anthropology and Ethnography], 4(39): 104–113 (in Russian).

Adaev V.N. (2015) Preobrazovaniia landshafta u narodov Severa Zapadnoi Sibiri (na primere gidrotekhnicheskikh работ) [Landscape transformations among the peoples of the North of Western Siberia (on the example of hydraulic works)]. In: Golobov E.I. (ed.) *Ekologicheskaiia istoriia Sibirskogo Severa: perspektivnye napravleniia issledovaniia* [Ecological history of the Siberian North: promising areas of research] (15–16.10.2015, Surgut). Surgut: RIO SurSPU: 52–63 (in Russian).

Adaev V.N., Martynova E.P., Novikova N.I. (2019) *Kachestvo zhizni v kontekste etnologicheskoi ekspertizy v Rossiiskoi Arktike: Tazovskii raion IaNAO* [Quality of life in the context of ethnological expertise in the Russian Arctic: Tazovsky District of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug]. Moscow; St. Petersburg: Nestor-Istoriia (in Russian).

Balalaeva O. (2002) Sviashchennye mesta khantov srednei i nizhnei Obi [Sacred places of Khanty of Middle and Lower Ob]. *Ocherki istorii traditsionnogo prirodopol'zovaniia khantov* [Issues of history of traditional nature management of Khanty]. Ekaterinburg: Tezis: 150–166 (in Russian).

Viget A. (2002) Ekonomika i traditsionnoe zemlepol'zovanie vostochnykh khantov [Economy and traditional land use of the Eastern Khanty]. *Ocherki istorii traditsionnogo prirodopol'zovaniia khantov* [Issues of history of traditional nature management of Khanty]. Ekaterinburg: Tezis: 168–222 (in Russian).

Viget A., Balalaeva O. (2014) Neft', marginalizatsiia i vostochnye khanty [Oil, marginalization and the Eastern Khanty]. *Sibirskie istoricheskie issledovaniia* [Siberian historical research], 4. Tomsk: Tomsk State University: 38–72 (in Russian).

Gorodkov B.N. (2011) Zapadno-Sibirskaiia ekspeditsiia Rossiiskoi Akademii nauk i Russkogo geograficheskogo obshchestva (Predvaritel'noe soobshchenie) [West Siberian Expedition of the Russian Academy of Sciences and the Russian Geographical Society (Preliminary announcement)]. In: Yakovlev Y.A. (ed.) *Khanty-Mansiiskii avtonomnyi okrug v zerkale proshlogo* [Khanty-Mansi autonomous district in the mirror of the past], 9. Tomsk; Khanty-Mansiisk: Tomsk State University: 500–522 (in Russian).

Golovnev A.V. (2014) Ekologicheskaiia ekspertiza v stsenariiakh resursnogo osvoeniia Iamala [Ethnological expertise in the scenarios of resource development on Yamal peninsula]. *Uralskiy istoricheskii vestnik* [Ural Historical Journal], 2(43): 143–153 (in Russian).

Golovnev A.V., Lezova S.V., Abramov I.V., Belorussova S.Iu., Babenkova N.A. (2014) *Etnoekspertiza na Yamale: nenetskie kochev'ia i gazovye mestorozhdeniia* [Ethno-expertise on Yamal: Nenets routs and gas fields]. Ekaterinburg: AMB Press (in Russian).

Golovnev A.V. (2016) Kochevniki Arktiki: strategii mobil'nosti [The Arctic Nomads: strategies of mobility]. *Arkhologiiia, etnografiia i antropologiiia Evrazii* [Archaeology, Ethnology and Anthropology of Eurasia], 4(44): 131–140 (in Russian).

Davydov V.N. (2018) Mobil'nost' kak reflektivnyi i kreativnyi protsess: ispol'zovanie infrastruktury evenkami Vostochnoi Sibiri [Mobility as the reflexive and the creative

processes: use of infrastructure by the Evenkis of Eastern Siberia]. *Uralskiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 3(60): 24–30 (in Russian).

Istomin K.V. (2015) Kochevaia mobil'nost' komi-izhemsikh olenevodov: snegokhodnaia revoliutsiia i rynochnaia restavratsiia [Nomadic mobility of the Komi-Izhem herders: snowmobile revolution and market restoration]. *Uralskiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2(47): 17–25 (in Russian).

Karyalainen K.F. (1995) *Religiya yugorskikh narodov* [religion of the Yugra peoples]. T. II. Tomsk: Tomsk State University (in Russian).

Liskevich N.A., Shubnitsina E.I. (2012) K voprosu o marshrutakh kochevaniia olenevodov uralskogo severa v XIX — pervoi polovine XX v. [About the routes of nomadic herders the North Ural in XIX — first half of XX century]. *Vestnik arheologii, antropologii i etnografii* [Bulletin of Archeology, Anthropology and Ethnography], 4(19): 106–117 (in Russian).

Pesikova A.S. (2006) *Vzgliad iznuri kul'tury* [A view from the inside of culture]. Khanty-Mansiisk: Poligrafist (in Russian).

Povorozniuk O.A. (2016) Gorodskie aborigeny BAMA: industrial'nyi bum, tekhnosotsial'nye seti i bor'ba za resursy [The Urban Aborigines of BAM: Industrial Boom, Technosocial Networks and Struggle for Resources]. *Etnograficheskoe obozrenie* [Ethnographic Review], 1: 23–41 (in Russian).

Rud' A.A. (2011) Svedeniia ob antropomorfnykh izobrazheniiakh na derev'iakh v Surgut-skom Priob'e. [Information about anthropomorphic images on trees in the Surgut Ob region] In: Yakovlev Y.A. (ed.) *Khanty-Mansiiskii avtonomnyi okrug v zerkale proshlogo* [Khanty-Mansi autonomous district in the mirror of the past], 9. Tomsk; Khanty-Mansiisk: Tomsk State University: 339–354 (in Russian).

Rud' A.A. (2012) Znaki-putevoditeli po taige, ili K voprosu o novom vide ob'ektov kul'turnogo naslediia v KhMAO-Iugre [Signs-guides to the taiga, or To the question of a new type of cultural heritage objects in the Khanty-Mansi Autonomous Okrug-Yugra]. In: Yakovlev Y.A. (ed.) *Khanty-Mansiiskii avtonomnyi okrug v zerkale proshlogo* [Khanty-Mansi autonomous district in the mirror of the past], 10. Tomsk; Khanty-Mansiisk: Tomsk State University: 100–120 (in Russian).

Rud' A.A. (2016) Sovremennye protsessy v religioznoi sfere vostochnykh khantov [Modern Processes in the Religious Beliefs of the Eastern Khanty]. *Ezhegodnik finno-ugorskikh issledovaniy* [Yearbook of Finno-Ugric Studies], 2(10): 108–124 (in Russian).

Schweitzer P.P. (2019) Mobility and communication in the circumpolar North: toward an anthropology of transportation infrastructure. In: Martynova M.Y. (ed.) *XIII Kongress an-tropologov i etnologov Rossii* [XIII Congress of Anthropologists and Ethnologists of Russia]. Moscow; Kazan' without publishing house: 30–36.

Stammler F.M. (2009) Mobile phone revolution in the tundra? Technological change among Russian reindeer nomads. *Electronic Journal of Folklore* [Electronic Journal of Folklore], 41: 47–78 [http://www.folklore.ee/folklore/vol41/stammler.pdf] (accessed: 18.05.2013).