

"Придорожные люди": ресурсный проект "нового освоения" как механизм социально-пространственных трансформаций периферии

Константин Вадимович Григоричев
Иркутский институт химии СО РАН, Иркутский государственный университет;
Иркутск, Россия, grigoritchev@yandex.ru
Кристина Николаевна Комлева
Иркутский институт химии СО РАН Иркутск, Россия, komleva@irioch.irk.ru

Аннотация. На основе идей мобильности, мультилокальности и связанных с ними представлений о "вахте" как об образе жизни, авторы рассматривают влияние крупного ресурсодобывающего проекта "нового освоения" северной периферии Байкальского региона. Авторы ставят задачу определить, влияет ли "вахтовая миграция", как главный механизм нового освоения, на изменение социальной и пространственной мобильности в районе реализации крупного ресурсного проекта. На основе полевых исследований в северном Прибайкалье, выполненных на основе качественной методологии, показывается, что реализуемый проект оказывает влияние на пространственную и социальную организацию местных сообществ не только в местах непосредственной разработки ресурсов, но и в более широких масштабах через транспортную инфраструктуру. Отталкиваясь от идей теории мобильностей, мультилокальности и вахты как специфического образа жизни, авторы обосновывают тезис о влиянии ресурсного проекта на быстрые изменения системы расселения, социальной организации местных сообществ и рост миграционного потенциала. В более широкой перспективе выявленные трансформации выступают признаками растущей мобильности общества под влиянием новой модели освоения северных периферий.

Ключевые слова: периферия, ресурсное освоение, мобильность, система расселения, локальные сообщества, власть

Статья подготовлена в рамках темы госзадания "Байкальский регион: особенности и приоритеты пространственного развития в контексте обеспечения эколого-социально-экономической устойчивости уникальной природной системы. Бюджетный цикл 2026–2030 гг."

Для цитирования: Григоричев К. В., Комлева К. Н. "Придорожные люди": ресурсный проект "нового освоения" как механизм социально-пространственных трансформаций периферии. *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2026. Т. 20, № 1. С. 22–32. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/22-32>

Original article
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/22-32>

"Roadside People": a resource project of "new development" as a mechanism for socio-spatial transformation of the periphery

Konstantin V. Grigoriev
Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences;
Irkutsk State University, Irkutsk, Russia, grigoritchev@yandex.ru
Kristina N. Komleva
Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
Irkutsk, Russia, komleva@irioch.irk.ru

Abstract. Drawing on the concepts of mobility, multilocality, and the related notion of shift work as a way of life, this article examines the impact of a large-scale resource extraction project associated with the "new development" of the northern periphery of the Baikal region. The study aims to assess whether shift migration, understood as a key mechanism of this new development model, contributes to transformations in social and spatial mobility within the area affected by a major resource project. Based on qualitative field research conducted in the northern Baikal region, the findings demonstrate that the project reshapes the spatial and economic organization of local communities not only within zones of direct resource extraction but also across a wider area through transport infrastructure. By engaging with theories of mobility, multilocality, and shift work as a specific mode of living, the article substantiates the argument that the resource project drives rapid changes in settlement patterns and the social organization of local communities, while simultaneously expanding local mobility potential. From a broader perspective, these transformations reflect the growing importance of social mobility under the influence of contemporary models of resource-led development in northern peripheral regions.

Key words: periphery, resource development, mobility, settlement system, local communities, power

The article was prepared within the framework of the state-funded research project "The Baikal Region: Features and Priorities of Spatial Development in the Context of Ensuring the Environmental, Social, and Economic Sustainability of a Unique Natural System. Budget Cycle 2026–2030."

For citation: Grigoriev K. V., Komleva K. N. "Roadside People": a resource project of "new development" as a mechanism for socio-spatial transformation of the periphery. *Ojkumena. Regional Researches*. 2026. Vol. 20, No. 1. P. 22–32. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-1/22-32>

Введение

В идеях нового освоения северных периферий Восточной Сибири территория освоения, как правило, рассматривается через оптику крупных экономических проектов, в которых Сибирь предстает, если не однородным, то лишь условно районированным пространством [1; 7]. Как показывают А. Н. Пилясов и Н. Ю. Замятина, такой подход наиболее характерен для регионально-экономических исследований [10, с. 59–60]. С позиций экономической географии признается гетерогенность пространства освоения, однако и здесь, так же как в первом из обозначенных подходов, за скобками крупных проектов и их макроэкономических эффектов во многом остаются локальные и микрорегиональные социальные эффекты.

В значительной мере такой взгляд положен и в Стратегию пространственного развития России до 2030 г. с прогнозом до 2036 г. [13]. Приоритетными направлениями развития для Сибири определены реализация крупномасштабных ресурсодобывающих и перерабатывающих проектов, построение производственных цепочек и промышленных кластеров высоких переделов, снятие инфраструктурных ограничений трансграничных взаимосвязей и т. д. Преодоление рисков и ограничений, связанных с территориальным перераспределением населения и его концентрацией в крупных агломерациях, предполагается через поддержку развития сети опорных населённых пунктов, перечень которых зафиксирован в приложении к Стратегии. Предполагается, что такая сеть расселения обеспечит сохранение населения как трудовых ресурсов для реализации проектов, что в значительной мере воспроизводит логику опорного каркаса расселения как фактора регионального развития в научно-исследовательской Программе "Сибирь", сформировавшейся на рубеже 1970-х – 1980-х гг.

Однако, в отличие от "освоения с чистого листа", характерного для советской модели, российская модель во многом опирается на инфраструктурный фундамент предыдущего освоения [10, с. 63], включающий систему расселения и транспортных связей. Это в значительной мере предопределяет неизбежное влияние крупных проектов нового освоения на локальные сообщества, попадающие как в зону непосредственной реализации проектов, так и в сферу их инфраструктурного влияния, прожигивающие как в опорных населённых пунктах, указанных в приложении к Стратегии, так и в иных поселениях, в том числе расположенных за пределами непосредственной реализации проектов, но связанных с обеспечивающей инфраструктурой – транспортной, энергетической и другой. Если опорные города и посёлки уже достаточно давно являются объектами исследовательского внимания [5], то влияние на жизнь локальных сообществ автодорог, обслуживающих проекты нового освоения, пока остаётся "за кадром".

В экономических исследованиях влияние крупных ресурсных проектов на локальную экономику рассматривается через дискуссию о воздействии "ресурсного проклятия" на местном уровне. Как показывают Дж. Каст и С. Пулхекке, ряд исследований демонстрируют положительное влияние крупных ресурсных проектов на локальное развитие через расширение занятости, рост заработной платы и цен на жильё [21, р. 256]. И хотя есть отдельные работы, указывающие на возможность негативного влияния таких проектов на локальный малый бизнес [17], формирование локального дефицита рабочих рук (прежде всего, квалифицированных), ограничений транспортной и энергетической инфраструктуры [22], в целом крупные ресурсодобывающие проекты оцениваются скорее как позитивный фактор местного развития [16].

Механизмы влияния крупных ресурсодобывающих проектов на местное социальное развитие, как правило, связываются с изменением уровня жизни местных сообществ [25; 26], распространённости практик корпоративной социальной ответственности [11] и воздействием таких проектов на жизнь коренных народов, возможности для ведения ими традиционного хозяйства и природопользования [19]. Последний взгляд особенно распространён применительно к арктическим и субарктическим территориям, в том числе и в российских исследованиях [14]. В большинстве случаев анализ такого воздействия связан с непосредственными локальностями добычи ресурсов и направлен на проблемы ограничения пользования землей, влияние на дикую природу и, шире, на экологическую ситуацию в целом.

Вместе с тем, представляется, что локальные сообщества, через пространство повседневности которых проходят такие дороги, могут испытывать едва ли не большее воздействие [24]. В этой статье мы попытаемся показать влияние крупного ресурсного проекта на жизнь местных сообществ, локализованных вдоль автодороги "Качуг–Магистральный" (Р418), являющейся одной из основных в обслуживании разработки Ковыктинского газоконденсатного месторождения в Иркутской области [6]. Своей задачей мы видим определение того, как ресурсодобывающий проект и связанные с ним рост транзитной мобильности приводят в движение локальные сообщества, детерминируют трансформации как пространственные (прежде всего, в системе расселения, организации населённых пунктов), так и социальные – существенные изменения неформальных иерархий, локальных рынков труда, практик повседневности.

В качестве теоретической рамки анализа мы используем теорию мобильности [15] и представления о мультилокальной организации жизни как одной из производных от общих идей подвижности [23]. В более широком контексте мы апеллируем к мысли Зигмунда Баумана о том, что одной из ключевых составляющих социальной модернизации является рост мобильности, охватывающий как структурную организацию общества, так и все формы социальной и пространственной мобильности [18]. Важными для интерпретации нашего эмпирического материала являются идеи Г. Заксингер о "вахте" как специфическом образе жизни [27], развивающие на российском материале концепции мобильности и мультилокальности как основы организации жизни вахтовых работников.

Основной территориальный фокус связан с участком дороги от райцентра Качуг до посёлка Чикан на территории Качугского и Жигаловского районов Иркутской области, поскольку именно здесь сконцентрированы постоянные населённые пункты, сложившиеся до начала масштабного освоения Ковыктинского месторождения (до 2012 г.). Далее вдоль автодороги постоянных населённых пунктов, существовавших до этого времени, нет. В основе наших рассуждений лежат нерегулярные наблюдения за данным участком в течение 2012–2024 гг. и специальное полевое исследование 2025 г. Последнее реализовано как натурное обследование с картографированием деловой активности, динамики застройки поселений и серия фокусированных и биографических интервью в населённых пунктах Качугского и Жигаловского районов Иркутской области. Нами обследованы 15 населённых пунктов, включая районный центр пос. Жигалово, расположенных на этом отрезке дороги. Интервью проведены с представителями руководства районной и трёх поселенческих администраций, сотрудниками сферы социального обеспечения, малого бизнеса, пенсионерами (в том числе бывшим сотрудником РОВД), работниками гостиничного сервиса и общественного питания.

"Дорога жизни, дорога смерти": автотрасса в трансформации системы расселения

Активное освоение Ковыктинского месторождения началось после приобретения прав на разработку месторождения ПАО "Газпром" в 2012 г. С этого момента на рассматриваемом участке автодороги резко вырос поток транспорта, перевозивший грузы и людей. По оценкам представителей районных администраций, здесь проходит более пятисот большегрузных (до 130 т) автомашин ежедневно, а также до ста автобусов и "вахтовок", перевозящих рабочих. Потребности сопутствующих производств, включая обслуживание самой дороги, регулярно требует перевозки крупногабаритных грузов весом более 100 т. Качество автодороги (в основном это узкая полоса со щебеночным покрытием) не рассчитано на такую интенсивность, и столь высокая нагрузка быстро приводит отдельные участки дороги в полную негодность.

В результате средняя скорость движения транспорта по дороге невысока, что обуславливает необходимость остановок на относительно небольшом участке дороги (расстояние от пос. Качуг до пос. Жигалово – около 100 км) и потребность в обслуживании водителей и пассажиров. Это стимулирует развитие локальной деловой активности (часто неформальной), связанной с обслуживанием транзитного транспортного и пассажирского потока, названной Л. Бляхером "придорожной экономикой" [2]. Во всех населённых пунктах, где

такая активность была выявлена, она концентрируется вдоль автодороги, как правило, совпадающей с центральной улицей. Именно здесь действует сфера обслуживания (магазины, кафе, места размещения, небольшие СТО и т. д.), сюда же стягиваются объекты социальной сферы и управления (администрации, почта, библиотеки, образовательные учреждения). В стороне от неё зафиксировать деловую активность по обслуживанию транзитного потока не удалось. Однако и какой-либо иной деятельности здесь почти не фиксируется, за исключением немногочисленных фермерских хозяйств.

Наиболее рельефно этот процесс проявляется в районном центре посёлке Жигалово, ставшем в последнее десятилетие одной из опорных точек развития Ковыкты. Формально не являясь пунктом базирования ни "Газпрома", ни его подразделений или субподрядчиков, посёлок, тем не менее, является ближайшим к месторождению относительно крупным (более 5 тыс. жителей) населённым пунктом на пути к Иркутску. Именно через него проходит дорога к объектам месторождения, идёт трафик грузов и людей. И хотя трасса проходит по касательной к основной территории посёлка (дорога не совпадает с центральными улицами и считается "объездной"), её влияние хорошо заметно. Здесь в последние годы строятся гостиницы, в том числе достаточно комфортабельные в едином комплексе с супермаркетом, концентрируются кафе, стоянки для большегрузного транспорта и специальной техники, дорожные сервисы. Показательно, что плотность такой инфраструктуры стремительно падает по мере удаления от объездной дороги и уже в центре посёлка невозможно найти кафе (табл. 1).

Вдоль объездной дороги располагаются всё новые объекты строительства, как жилого, так и иного назначения: новая школа и детский сад с комплексом жилых домов для их сотрудников и работников районной больницы, частная застройка, получившая неофициальное название "наша Рублевка". Символично, что именно возле объездной автодороги построен новый физкультурно-оздоровительный комплекс и детский сад, ведётся строительство нового районного центра культуры и творчества.

Безусловно, в выборе такого пространственного вектора развития посёлка есть рациональные причины: значительная часть его территории, примыкающая к реке Лене, при пересмотре генерального плана попала в водоохранную зону, что обуславливает невозможность нового капитального строительства и значительных реконструкций. Тем не менее, пространственный центр развития посёлка оказался смещён на его периферию, а его осью стала автодорога. Она же стала и новой основой формирования символического капитала: включённость в её сферу атрибутирует перспективность проектов и растущий статус их участников.

Однако автодорога становится ресурсом развития лишь в нескольких наиболее крупных населённых пунктах. Так, на участке от пос. Качуг до пос. Жигалово в 7 из 10 населённых пунктов (без учёта районных центров) какой-либо "придорожной экономики" не выявлено. Для небольших транзитных поселений, где остановки возможны лишь по экстремным поводам, дорога становится фактором стимулирования миграции. Сложность сохранения привычных практик жизни и хозяйства (всё негативное воздействие дороги – невозможность свободного выпаса скота, шум, запыленность и т. д. – здесь присутствует в полной мере) не компенсируется новыми возможностями, и подталкивает жителей к переезду либо в райцентры, либо в региональную столицу и дальше. Как следствие, значительная часть деревень, расположенных вдоль автодороги вблизи районных центров или крупных сел, фактически перестали существовать. Представители районной администрации прогнозируют стягивание всех жителей в районный центр и одно-два крупнейших поселений вдоль дороги в перспективе 10–15 лет.

"Я думаю, лет через 10–15 всё сюда [пос. Жигалово – авт.] сожмётся. Ну, может ещё Петрово останется, Тутура. И всё. Всё остальное сожмётся. Часть сюда съедутся, часть в Качуг, ну в Иркутск и дальше..." (Глава районной администрации).

Одновременно вдоль трассы на Ковыкту возникло несколько постоянных "баз" и "лагерей" – посёлков, где базируются компании, обслуживающие Ковыкту (подрядчики и субподрядчики), транспортную и энергетическую инфраструктуру. Такие посёлки не имеют статуса населённого пункта, располо-

Табл. 1. Распределение торговой и обслуживающей инфраструктуры пос. Жигалово, 2025 г.
Table 1. Distribution of trade and service infrastructure of the Zhigalovo, 2025

Вдоль объездной дороги	Остальная часть посёлка
2 АЗС СТО универсальная Шиномонтаж СТО для грузовых автомобилей Стоянка для грузовиков и спецтехники 4 гостиницы Магазин автозапчастей 2 кафе (вне гостиниц) 3 магазина	10 продуктовых магазинов 2 магазина одежды и обуви 2 магазина автозапчастей Автомойка Стоянка спецтехники Магазин стройматериалов Магазин бытовой техники Гостиница (на момент обследования закрыта)

Источник: составлено на основе личных наблюдений авторов.

Source: compiled by the authors based on their own observations.

жены на землях, не относящихся к "землям поселений", и не отражаются в статистике расселения. По определению временные, такие посёлки существуют, тем не менее, уже в течение 5–10 лет и дольше и стали привычной и важной частью дорожной инфраструктуры. В них есть где остановиться (места размещения, как правило, не предлагают высокого комфорта, однако гарантируют тепло и минимальный набор услуг), отремонтировать транспорт. Здесь гарантированно есть сотовая связь, тогда как на значительных участках трассы её нет. Не имеющие статуса населённого пункта и формально временные, такие посёлки оказываются более устойчивыми и развивающимися, чем старые сёла. Несмотря на отсутствие на официальных картах, такие посёлки прочно вписаны в ментальные карты и всех работающих на автодороге, и местных жителей. Показательно, что в интервью такие "базы" и "лагеря" используются в качестве равнозначных ориентиров наравне со старыми населёнными пунктами и природными объектами, что отражает их устойчивость и вписанность в ландшафт повседневного пространства.

Старые же населённые пункты, "неудачно" расположенные вдоль дороги или в стороне от неё, где нет предпосылок для развития "придорожной экономики", напротив, быстро сжимаются, а их население стремительно сокращается. Это отчётливо фиксируется при натурном обследовании по растущему числу брошенных домов и сокращающейся площади обрабатываемых земель.

Опираясь на выявленные тенденции и прогноз районной администрации, можно предполагать радикальную трансформацию системы расселения вдоль автодороги и в административных районах в целом. Сложившаяся ранее сеть населённых пунктов, которую можно условно обозначить как "регулярную" в силу формальных статусов и отражения в статистических описаниях территории, стремительно утрачивает свои функции и, как следствие, сжимается. В то же время формируется альтернативная система расселения, обозначенная нами как "новая" или "функциональная", пространственно привязанная к ключевой автодороге, имеющая востребованные функции по обслуживанию транспортной и энергетической инфраструктуры и включенная в практики как участников проекта освоения, так и местного населения. Несмотря на отсутствие формального статуса, такие "населённые пункты" демонстрируют стремительную трансформацию системы расселения, всё дальше уходящую от сложившейся к концу XX в. сети поселений. Вместе с тем, временность таких "баз" и "лагерей" остаётся предпосылкой будущих изменений их сети, что в более широком контексте может быть интерпретировано как повышение изменчивости системы расселения в качестве способа взаимодействия сообществ с пространством.

Пешеходные переходы и "жёлтые" скалы: ресурсный проект в жизни локальных сообществ

Перемещение центров жизни в таких населённых пунктах к автодороге неизбежно формирует зависимость ритмов и практик повседневности местных жителей. Описанная выше "придорожная" деловая активность *a priori* ориентируется на транзитный транспортный поток и неразрывно связана с его жизнью: интенсивностью движения, скоростью, суточными и годовыми ритмами. Кафе, почти полностью ориентированные на обслуживание транзитного потока, работают круглосуточно, но в межсезонье (периоды ледостава и ледохода) время работы сокращается в связи с резким уменьшением трафика. К ним оборудованы довольно удобные подъезды и обширные автостоянки, рассчитанные на парковку автобусов и большегрузного транспорта, и, в то же время, они могут быть не связаны обустроенными пешеходными дорожками с остальной частью села. Наиболее востребованные "транзитом" предприятия питания и размещения, как правило, располагаются на периферии населённых пунктов, что, с одной стороны, обусловлено удобством для жителей, но, с другой стороны, хорошо подчёркивает, что местное население не является целевой аудиторией.

Однако движение транспортного и человеческого потока "мимо", "по касательной" к локальным сообществам не оставляет их повседневность неизменной. Проходящий через населённые пункты транзитный транспортный поток радикально меняет практики повседневности, устойчиво продолжающие бытовать в иных периферийных посёлках: так, например, в транзитных населённых пунктах почти исчезла практика свободного выгула крупного рогатого скота, широко распространённая в сельской местности. В условиях движения большегрузного транспорта выход скота на проезжую часть стал нести больше рисков как для движения, так и для владельцев животных. Сформировалась "городская" практика перехода местными жителями через проезжую часть по пешеходным переходам, оборудованным "лежачими полицейскими", особенно важная потому, что в населённых пунктах дорога имеет асфальтовое покрытие, и водители невольно повышают скорость. Иными словами, дорога становится здесь одной из основных детерминант характера и ритмов повседневной жизни.

Особенно заметно влияние дороги, а через неё и всего ресурсного проекта, на жизнь локальных сообществ там, где населённый пункт расположен в критически значимых узлах движения, прежде всего, у мостов через реки. Наиболее ярким примером таких случаев является д. Тутура, расположенная в 1,5 км от районного центра по дороге к Ковыктинскому месторождению в месте пересечения трассой р. Тутура. Постоянного моста через эту достаточно крупную реку нет, и движение через неё осуществляется по понтонному мосту. Подобная конструкция не рассчитана на круглогодичное использование (зимой переправа осуществляется по льду, а в межсезонье прекращается) и на движение большегрузного транспорта. Запрещён проезд по такой конструкции и пассажирских автобусов. Как следствие, с резким ростом транспортного потока мост через реку Тутура у одноименной деревни превратился ключевое и одновременно уязвимое звено транспортно-логистической инфраструктуры.

Запрет на проезд пассажирских автобусов по понтонному мосту стихийно сформировал место "переваловки": на один берег приходят пассажирские автобусы с рабочими, направляющимися на работу, на другой – с возвращающимися на отдых. Их пассажиры переходят пешком по мосту с берега на берег, садятся в ожидающие автобусы и двигаются дальше. Зимой и летом такая практика не вызывает больших сложностей, поскольку требует лишь синхронизации встречного движения. Однако в межсезонье, когда ледостав или ледоход начинаются раньше или позже обычных сроков, на берегах реки у недействующего моста возникает скопление десятков и даже сотен людей. В суровом климате внезапная концентрация "застрявших" у реки людей погружает локальное сообщество в режим чрезвычайной ситуации.

"Тогда шуга рано пошла, мост убрали. И тут автобусы с рабочими, человек четыреста... Они, конечно, без еды, и, главное, они же из тёплых автобусов... думали, быстренько перебегут на ту сторону и снова в автобус. Ну, понимаете, там тепло... А автобусы ждать не могут. Ну постояли сколько-то, но всё равно, моторы выключили, солярка же... Пришлось мне

бегать, просить открыть им кафе – не кормить, просто чтобы хоть немного люди согрелись. Ну и конечно, в магазинчике нашем маленьком всё смели... А что делать – ЧС..." (Глава администрации поселения).

Отсутствие какой-либо инфраструктуры обслуживания, прежде всего, уборки мусора и туалетов (в водоохранной зоне строительство подобных сооружений крайне затруднено) резко повышает нагрузку на локальную администрацию и порождает точные, но грустные топонимы:

"Вот вы проезжали, скала на том берегу моста... У нас её зимой "жёлтой" называют [смеётся]. Но так-то не до смеха... Люди часами и сутками, когда ждут осенью... Ну и мусор... Я каждую весну и осень организую уборку... Там же рядом наших жителей дворы, дома..." (глава администрации поселения).

Такие кризисные ситуации не только приводят к регулярной жизни локального сообщества в режиме "чрезвычайной ситуации", но и порождают экстралегальные и довольно рискованные бизнес-практики, довольно типичные для таких ситуаций [8]. Спешащие домой или на работу рабочие готовы оплачивать любые способы перевоза через реку, даже сопряженные с высоким риском. В ответ на платежеспособный спрос осенью и весной местные жители начинают перевозить людей на лодках и "подручных средствах" прямо среди движущегося льда.

"У нас мужчина жил, ходить практически не мог, ноги отказали. Так вот он этим [такими перевозками – авт.] занимался... Понятно, что он из лодки своей, если что, никак... Но он же в ней сидит, этим [рабочим – авт.] же не видно. "Сколько?" – "Вот столько" – "Поехали" ... А лёд же идёт, вы же понимаете... Сколько платят не знаю... Но раз возят, значит нормально..." (Глава администрации поселения).

Если сезонные перерывы в работе этого транспортного узла всё же более или менее предсказуемы, то поломки моста в самый нагруженный летний сезон становятся причиной транспортного коллапса. "Газпром" как основной актор ресурсного проекта наиболее крупногабаритные и тяжёлые грузы доставляет по БАМу и завозит на месторождение со стороны пос. Магистральный (движение с востока на запад), но субподрядные организации в целях экономии денег и времени стремятся завезти оборудование, в том числе крупногабаритное (например, дробилки щебня весом до 130 т и более), по автодороге и описанному выше понтонному мосту. Практически каждая такая переправа заканчивается повреждением моста, движение по которому останавливается. Это приводит к концентрации транспорта в д. Тутура, резкому росту нагрузки на её небогатую инфраструктуру, и одновременно отсекает местных жителей от связи с районным центром, являющегося для многих из них местом работы и для всего населения – центром социальных, медицинских и иных услуг. Таким образом, резкий рост нагруженности дороги заставляет локальное сообщество перестраивать ритмы своей жизни не только в соответствии с климатическими сезонами (что для Сибири неизбежная норма), но и в соответствии с не всегда предсказуемыми ритмами жизни дороги и ресурсного проекта.

Однако влияние дороги, и шире – масштабного ресурсного проекта не ограничивается лишь сдвигами в практиках повседневности. Менее заметные, но, на наш взгляд, более фундаментальные изменения, связанные с проектом ресурсного освоения, происходят в социальной организации локальных сообществ. Основная, как и большинство иных крупных ресурсных проектов нового освоения, на вахтовой организации труда [5], разработка Ковыктинского месторождения стала механизмом преодоления неравенства в доходах между финансовыми центрами и периферией [27]. Появление новых высокооплачиваемых рабочих мест предоставило шанс на повышение уровня жизни не только основной массе рабочих проекта из других частей региона и страны, из-за рубежа, но и местным жителям. Высокий спрос на рабочие специальности и на специалистов различных сфер обслуживания (от водителей и поваров до бухгалтеров и специалистов по кадрам) привел к резким переменам на локальном рынке труда. Многие местные жители находят работу на строительстве инфраструктуры месторождения либо в предприятиях-субподрядчиках, обеспечивающих его инфраструктуру. Часть, получив опыт и квалификацию, начинают работать вахтовым методом и за пределами региона. Неконкурентный по сравнению с ресурсным проектом уровень зарплат в бюджетной сфере

привел к парадоксальному дефициту рабочих рук в бюджетном секторе местного рынка труда.

"У меня службы в администрации наполовину укомплектованы. Я сейчас в командировку ездил сам за рулем – водителя не могу найти. Один молодой парень есть, но вот боюсь и он уйдет – кто за 40 тысяч у нас работать теперь будет?" (Глава администрации Жигаловского района).

Активный отток кадров происходит, по свидетельствам местных жителей, и из самых стабильных для других районов региона сфер – МВД и иных "силовых" структур.

"Я больше двадцати лет отработала в органах. Сначала в Иркутске, потом долго здесь в РОВД. Уже и на пенсию можно было, но всё равно работала, как многие. А потом предложили и ушла... В сферу бухгалтерии... Ну, это тут предприятие одно... Как субподрядчик... А что? Зарплата – даже не сравниваю... А в РОВД такой некомплект, что детей не видят, дежурство на дежурстве..." (жительница пос. Жигалово, в прошлом сотрудник МВД)

Деформация локального рынка труда с перетоком местного населения из бюджетной сферы в ресурсодобывающие мегапроекты была хорошо заметна в 1990-е – 2000-е гг. в регионах, где в реализацию таких проектов включились крупные транснациональные компании, например, на Сахалине [12, с. 37]. Сейчас же в большинстве периферийных территорий, не являющихся местом реализации крупных проектов, именно бюджетная сфера остается "территорией стабильности", выступая не только важнейшим источником средств к существованию, но и несущей конструкцией социальной организации локальных сообществ. Близость к бюджетному финансированию, властным и силовым структурам обеспечивает высокие статус-позиции в том числе и через возможность прямой мобилизации властного ресурса.

Наблюдаемое нами изменение оси социальной иерархии – от близости к власти и бюджету к вовлечённости в структуру крупного ресурсного проекта – представляется нам важнейшим индикатором существенных сдвигов в социальной структуре. Можно уверенно предполагать, что неформальный статус местных жителей, занятых в ресурсном проекте либо вовлеченных в его орбиту, становится заметно выше, чем у сотрудников местной власти и силовых структур. Сформированное Ковыктой и распространением "вахты" новое неравенство этой северной периферии становится мощнейшей детерминантой интенсивного социального движения – не только через формирование новых социальных лифтов, одним из которых, на наш взгляд, уверенно становится "вахта", но и через структурную перекройку локальных социумов.

Возникает и ещё одно, на первый взгляд, менее заметное изменение в повседневности представителей локальных сообществ, которое, тем не менее, представляется нам важным индикатором растущего уровня мобильности местного социума. Выросший уровень доходов жителей, занятых в том или ином качестве в ресурсном проекте и шире – в "работе на вахте", отчасти позволяет, отчасти вынуждает отказываться от подсобного хозяйства (огородов, скота).

"У нас жители, кто на вахте, стали понемногу от огородов отказываться... Им проще эту картошку купить. И не только картошку, вообще..." (Глава администрации поселения).

Логичный и обоснованный отказ от подсобного хозяйства представляется нам важнейшим символом отказа от устоявшегося образа жизни в сельской местности северной периферии. Важен он не только как признак радикальных перемен в качестве жизни и изменении бюджетов времени семей, но и как уход одного из важнейших "якорей", закрепляющих население на этой территории. Сочетание разрыва с образом жизни, укоренявшим население "на северях", и вахтового образа жизни, где комфорт "дома" выступает компенсацией экстрима "вахты" [27], становится важнейшей предпосылкой поиска комфортного "дома" за пределами суровых северных периферий, что приводит локальные сообщества и в пространственное движение. Иными словами, стимулируемая проектом нового освоения социальная мобильность исподволь начинает стимулировать и пространственное движение, парадоксальным образом превращая проект освоения периферии в механизм её обезлюдения.

Заключение

Реализация крупного ресурсодобывающего проекта на северной периферии Прибайкалья, оцениваемого, как правило, в качестве важнейшего механизма нового освоения, как показывает наше пилотное исследование, запускает сложный комплекс изменений организации локального физического и социального пространства. В более крупных и устойчивых локальных сообществах такие изменения становятся отражением и механизмом радикального изменения хозяйственного уклада: в его основе оказывается не естественный ландшафт, а искусственный, ключевым элементом которого становится дорога. В этих условиях возрастающая роль субъектов экономической деятельности, связанных с дорогой и мегапроектом, в жизни местных сообществ детерминирует быструю эволюцию властных институтов, которые начинают действовать в режиме "периферии власти" [3], формируя иную вертикаль отношений, нежели предписана административной системой. Это позволяет, на наш взгляд, предложить гипотезу о вахтовом способе освоения северных периферий как детерминанте стремительного роста пространственной и социальной мобильности в местах реализации ресурсных проектов.

Как видно, ресурсный мегапроект оказывает масштабное социопро-странственное влияние не только на локальности его непосредственной реализации, но через транспортную инфраструктуру, связывающую его с опорными центрами, и на более широкую территорию. Резкий рост значения автодорог, изменение её основной функции (от связи населённых пунктов к связи мест разработки с опорными точками мегапроекта) детерминирует формирование новой системы расселения. Последняя выполняет иные функции, чем сложившаяся ранее, и привязана совсем к другим доминантам: прежде всего, не к естественному, а искусственному ландшафту (дорогам и производственным объектам). Элементы этой системы не связываются в опорный каркас расселения, а становятся периферийной частью новой территориальной структуры освоения "города – вахтовые поселения", характерной для современной российской модели [10, с. 64]. Эта новая система может сопрягаться с традиционной при совпадении узловых точек искусственного ландшафта с старой системой расселения, но в большинстве случаев этого не происходит.

Воздействие ресурсного проекта, как прямое, так и опосредованное инфраструктурой, обуславливает стремительные социальные трансформации, связанные с формированием новых механизмов социальной мобильности и изменениями социальной структуры локальных сообществ. Последние стимулируют масштабные изменения репертуара практик повседневности и образа жизни, которые исподволь, но неотвратимо снижают степень укорененности местных сообществ, ликвидируя "якоря", удерживающие жителей периферии. Иными словами, быстрая эволюция комплекса практик повседневности и условий жизни становится мощным фактором разрушения небольших сообществ и стимулирования исходящей миграции.

При всей разности этих изменений, на наш взгляд, их объединяет общий вектор. Как пространственные, так и социальные трансформации под влиянием ресурсного проекта отражают рост мобильности локальных сообществ и, в свою очередь, сами становятся механизмами стимулирования этого процесса. В более широком контексте, вероятно, можно предполагать, что новая модель освоения северных периферий, основанная на частном бизнесе и вахтовой организации труда, становится здесь ключевой детерминантой роста мобильности общества, его "текучести" [18]. А мультилокальность жизни включенных в проекты нового освоения групп стимулирует быстрые изменения общества и его институтов, проявления которых, вероятно, мы сможем увидеть далеко за пределами осваиваемых периферий.

Литература / References

1. Безруков Л. А. Новые возможности пространственного развития Сибири. ЭКО. 2015. № 2. С. 39–51.
Bezrukov L. A. New Possibilities for Spatial Development of Siberia. ECO. 20–5. No. 2. P. 39–51 (In Russ.)

2. Бляхер Л. Е. "Придорожная экономика" как форма выживания малых городов юга Дальнего Востока России. *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2021. № 1. С. 47–55.
Blakher L. E. "Roadside Economy" as a Form of Survival of Small Towns in the Southern Russian Far East. *Oikumena. Regional Researches*. 2021. No. 1. P. 47–55. (in Rus)
3. Бляхер Л. Е., Григоричев К. В., Пешков И. О. Управление пустотой, или особенности властных отношений на межселенных территориях. *Мир России. Социология. Этнология*. 2022. Т. 31, № 3. С. 75–95.
Blakher L. E., Grigoriev K. V., Peshkov I. O. Managing Emptiness, or Features of Power Relations in Inter-Settlement Territories. *The World of Russia. Sociology. Ethnology*. 2022. Vol. 31, No. 3. P. 75–95 (In Russ.)
4. Единый перечень опорных населённых пунктов Российской Федерации. Утвержден президиумом (штабом) Правительственной комиссии по региональному развитию Российской Федерации (протокол от 19 декабря 2024 г. № 143 пр).
Unified List of Key Settlements of the Russian Federation. Approved by the Presidium (Headquarters) of the Government Commission for Regional Development of the Russian Federation (Minutes of December 19, 2024, No. 143 pr)
5. Замятина Н. Ю. Город в пустоте. Урбанизация и Арктика. М.: Изд. дом ВШЭ, 2025. 456 с.
Zamyatina N. Yu. City in Emptiness. Urbanization and the Arctic. Moscow: HSE Publishing House, 2025. 456 p. (In Russ.)
6. Ковыктинское месторождение // Официальный сайт ПАО "Газпром". URL <https://www.gazprom.ru/projects/kovyktinskoye/> (дата обращения: 17.08.2025)
Kovyktinskoye Field // Official website of PJSC Gazprom. (in Russ.). URL: <https://www.gazprom.ru/projects/kovyktinskoye/> (accessed 17.08.2025).
7. Континент Сибирь. / под ред. В. А. Крюкова. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. 454 с.
Continent Siberia. / ed. by V. A. Kryukov. Novosibirsk: Institute of Economics, Industrial and Land Management SB RAS, 2020. 454 p. (In Russ.)
8. Куклина В., Холланд Э. К. Дороги Саян: теоретизируя удаленность в Восточной Сибири. *Периферия. Журнал исследования нестоличных пространств*. 2024. №2 (3). С. 55–75
Kuklina, V., Holland E. K. Sayan Mountains: Theorizing Remoteness in Eastern Siberia. *Periphery. Journal of Non-Capital Spaces Research*. 2024. No. 2 (3). P. 55–75 (In Russ.)
9. Павлюченко В. К. Реформа местного самоуправления: некоторые возможности и ограничения. *Общество: политика, экономика, право*. 2025. № 1. С. 46–51.
Pavlyuchenko V. K. Local Government Reform: Some Possibilities and Limitations. *Society: Politics, Economics, Law*. 2025. No. 1. P. 46–51. (In Russ.)
10. Пилясов А. Н., Замятина Н. Ю. Освоение Севера 2.0: вызовы формирования новой теории. *Арктика и Север*. 2019. № 34. С. 57–76. <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.34.57>
Pilyasov A. N., Zamyatina N. Yu. Development of the North 2.0: Challenges of Forming a New Theory. *Arctic and North*. 2019. No. 34. P. 57–76. (in Russ.)
<https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.34.57>
11. Пономаренко Т. В., Вольник Р., Маринина О. А. Корпоративная социальная ответственность угольной отрасли (практика российских и европейских компаний). *Записки Горного института*. 2016. Т. 222. С. 882–891. <https://doi.org/10.18454/PMI.2016.6.882>
Ponomarenko T. V., Volnik R., Marinina O. A. Corporate Social Responsibility of the Coal Industry (Practice of Russian and European Companies). *Zapiski Gornogo Instituta*. 2016. Vol. 222. P. 882–891. (In Russ.) <https://doi.org/10.18454/PMI.2016.6.882> (In Russ.)
12. Роон Т. П. Размышления о Сахалине и его жителях в свете транснациональных проектов добычи углеводородов на шельфе Охотского моря (к вопросу об этнологической экспертизе). *Этнографическое обозрение*. 2008. № 3. С. 36–47.
Roon T.P. Reflections on Sakhalin and its Residents in Light of Transnational Hydrocarbon Extraction Projects on the Okhotsk Sea Shelf (Towards an Ethnological Assessment). *Ethnographic Review*. 2008. No. 3. P. 36–47. (In Russ.)
13. Стратегия пространственного развития России до 2030 года с прогнозом до 2036 года // Распоряжение Правительства РФ № 4146-р от 28 декабря 2024 г. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_495567/ (дата обращения: 17.08.2025)
Strategy for Spatial Development of Russia until 2030 with a Forecast until 2036 / Order of the Government of the Russian Federation No. 4146-r of December 28, 2024. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_495567/ (accessed 17.08.2025)
14. Уилсон Э., Сви́дерска К. Горнодобывающая промышленность и коренные народы в России: регулирование, участие и роль антропологов. *Этнографическое обозрение*. 2008. №3. С. 17–28.
Wilson E., Swiderska K. Mining and Indigenous Peoples in Russia: Regulation, Participation, and the Role of Anthropologists. *Ethnographic Review*. 2008. No. 3. P. 17–28 (In Russ.)
15. Урри Д. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. Дом ВШЭ, 2012.
Urry J. Sociology beyond Societies. Types of Mobility for the 21st Century. Moscow: Publ. HSE Building, 2012 (In Russ.)

16. Aragón F. M., Rud J. P. Natural Resources and Local Communities: Evidence from a Peruvian Gold Mine. *American Economic Journal: Economic Policy*. 2013. Vol. 5 (2). P. 1–25.
17. Bartik T. J. Local economic development policies // *Management Policies in Local Finance*, ed. R. J. Aronson, E. Schwartz. Washington, DC: Int. City / City. Manag. Assoc., 2004. P. 355–390.
18. Bauman Z. *Liquid Modernity*. Malden: Polity Press, 2000. 232 p.
19. Boiral O., Heras-Saizarbitoria I., Brotherton, M.-C. Sustainability management and social license to operate in the extractive industry: The cross-cultural gap with Indigenous communities. *Sustainable Development*. 2023. Vol. 31 (1). P. 125–137.
20. Carrington K., Pereira M. Assessing the social impacts of the resources boom on rural communities. *Rural Society*. 2011. Vol. 21 (1). P. 2–20.
21. Cust J., Poelhekke S. The Local Economic Impacts of Natural Resource Extraction. *Annual Review of Resource Economics*. 2015. Vol. 7. P. 251–268.
22. Haas R., Poelhekke S. Mining Matters: Natural Resource Extraction and Local Business Constraints. *Journal of International Economics*. 2019. Vol. 117. P. 109–124.
23. Hilti N. Here, there, and In-Between: On the Interplay of Multilocal Living, Space and Inequality // Ohnmacht T., Maksim H., Bergman M. M. *Mobilities and Inequality*, Farnham: Ashgate, 2009. P. 145–164.
24. Jackson S.L. Dusty roads and disconnections: Perceptions of dust from unpaved mining roads in Mongolia's South Gobi province. *Geoforum*. 2015. Vol. 66. P. 94–105.
25. Kamlongera P. J. The mining boom in Malawi: implications for community development. *Community Development Journal*. 2013. Vol. 48, No. 3. P. 377–390.
26. Maconachie R., Hilson G. Editorial introduction: extractive industries, community development and livelihood change in developing countries. *Community Development Journal*. 2013. Vol. 48, No. 3. P. 347–359.
27. Saxeinger G. *Unterwegs. Mobiles Leben in der Erdgas- und Erdölindustrie in Russlands Arktis*. Böhlau Verlag, Wien, Köln, Weimar, 2016.



Информация об авторах

Константин Вадимович Григоричев, д-р соц. наук, главный научный сотрудник Лаборатории устойчивого развития Байкальского региона Иркутского института химии им. А.Е. Фаворского СО РАН; профессор кафедры культурологии и управления социальными процессами Иркутского государственного университета, Иркутск, Россия, e-mail: grigoritchev@yandex.ru

Кристина Николаевна Комлева, младший научный сотрудник Лаборатории устойчивого развития Байкальского региона Иркутского института химии им. А.Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, e-mail: komleva@irioch.irk.ru

Information about the authors

Konstantin V. Grigorichev, Doctor of Sociology, Principal Researcher, Laboratory for Sustainable Development of the Baikal Region, Irkutsk Institute of Chemistry named after A.E. Favorsky, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences; Professor, Department of Cultural Studies and Management of Social Processes, Irkutsk State University, Irkutsk, Russia, e-mail: grigoritchev@yandex.ru

Kristina N. Komleva, Junior Researcher, Laboratory for Sustainable Development of the Baikal Region, Irkutsk Institute of Chemistry named after A.E. Favorsky, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia, e-mail: komleva@irioch.irk.ru

Поступила в редакцию 12.12.2025

Одобрена после рецензирования 10.02.2026

Принята к публикации 26.02.2026

Received 12.12.2025

Approved 10.02.2026

Accepted 26.02.2026