

Дороги, которые нас разделяют: транспортная инфраструктура ресурсодобывающих проектов в социальных трансформациях скотоводов южной Монголии

Константин Вадимович Григоричев
ФИЦ Иркутский институт химии имени А. Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия;
Томский государственный университет, Томск, Россия, grigoritchev@yandex.ru
Гэрэлма Банзаровна Дугарова
Институт географии имени В. Б. Сочавы СО РАН;
ФИЦ Иркутский институт химии имени А. Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, geldugarova@gmail.com
Наталья Владимировна Емельянова
ФИЦ Иркутский институт химии имени А. Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, lesnata84@mail.ru
Саранцэцэг Базарваань
Академия менеджмента Монголии, Улан-Батор, Монголия, sarantsetseg0514@gmail.com
Константин Суйевич Цзян
ФИЦ Иркутский институт химии имени А. Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, kostyacz@yandex.ru
Энх-Амгалан Сандаг
Институт географии и геоэкологии Монгольской академии наук;
Международный университет Улан-Батора, Улан-Батор, Монголия, amgalan.6967@gmail.com

Аннотация. Статья посвящена анализу социальных эффектов развития транспортной инфраструктуры, обусловленного ростом горнодобывающей промышленности в южной Монголии. Авторы рассматривают дороги не только как инструмент интеграции и модернизации периферийных территорий, но и как фактор социальной дифференциации и фрагментации локальных сообществ. На основе полевых исследований (интервью с арадами-скотоводами и представителями местных администраций) показано, что различные типы дорог – железные, асфальтированные и грунтовые – по-разному, но системно влияют на пространственную и социальную организацию. Железные дороги формируют жесткие барьеры, ограничивающие традиционные маршруты кочевников, но при этом минимально вовлекают их в новые экономические процессы. Асфальтовые дороги создают риски (в частности, гибель скота), одновременно открывая доступ к услугам. Наиболее значительное и деструктивное воздействие оказывают нерегулируемые грунтовые дороги, которые усиливают экологические и социальные риски, создавая нестабильность пространственной структуры. В результате дороги как новая система мобильностей выступают механизмом не только включения региона в глобальную экономику, но и вытеснения скотоводов на периферию социального пространства, усиливая неравенство и трансформируя традиционные формы хозяйствования.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, горнодобывающая промышленность, социальные эффекты, Монголия, кочевое скотоводство, пространственная фрагментация, мобильности

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004>.

Для цитирования: Григоричев К. В., Дугарова Г. Б., Емельянова Н. В., Базарваань С., Цзян К. С., Сандаг Э.-А. Дороги, которые нас разделяют: транспортная инфраструктура ресурсодобывающих проектов в социальных трансформациях скотоводов южной Монголии // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2026. Т. 20, № 2. С. 34–44. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-2/34-44>

Original article
<https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-2/34-44>

Roads that Divide Us: Extractive Transport Infrastructure and Social Change among Herders in Southern Mongolia

Konstantin V. Grigoriev
A. E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk;
Tomsk State University, Tomsk, Russia, grigoritchev@yandex.ru
Gerelma B. Dugarova
V. B. Sochava Institute of Geography Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
A. E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
Irkutsk, Russia, geldugarova@gmail.com
Natalia V. Emelyanova
A. E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
Irkutsk, Russia, lesnata84@mail.ru
Sarantsetseg Bazarvaan
Mongolian Management Academy, Ulaanbaatar, Mongolia, sarantsetseg0514@gmail.com
Konstantin S. Jiang
A. E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
Irkutsk, Russia, kostyacz@yandex.ru
Enkh-Amgalan Sandag
Institute of Geography and Geoecology of the Mongolian Academy of Sciences;
International University of Ulaanbaatar, Ulaanbaatar, Mongolia, amgalan.6967@gmail.com

Abstract. This article examines the social impacts of transport infrastructure development driven by the expansion of the mining industry in Southern Mongolia. Roads are analyzed not only as instruments of integration and modernization of peripheral territories, but also as factors contributing to social differentiation and fragmentation of local communities. Drawing on fieldwork data, including interviews with pastoralist herders and local government officials,

the study demonstrates that different types of roads – railways, paved roads, and unpaved roads – produce distinct yet interconnected effects on spatial and social organization. Railways function as rigid barriers that disrupt traditional nomadic routes while only marginally incorporating herders into emerging economic processes. Paved roads introduce new risks, particularly livestock losses, while simultaneously improving access to services. Unregulated unpaved roads have the most extensive and disruptive impact, exacerbating environmental and social risks and generating spatial instability. Overall, the emerging system of mobility not only integrates the region into the global economy but also contributes to the marginalization of pastoralists, dramatically increases the level of heterogeneity of this group.

Key words: *transport infrastructure, mining industry, social effects, Mongolia, nomadic pastoralism, spatial fragmentation, mobility*

The reported study was funded by the Russian Science Foundation grant No. 24-47-03004, <https://rscf.ru/project/24-47-03004>.

For citation: Grigoriev K.V., Dugarova G.B., Emelyanova N.V., Bazarvaan S., Jiang K.S., Sandag E.-A. Roads that Divide Us: Extractive Transport Infrastructure and Social Change among Herders in Southern Mongolia // *Ojkumena. Regional Researches*. 2026. Vol. 20, No. 2. P. 34–44. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2026-2/34-44>

Введение

В социальных и антропологических исследованиях дороги рассматриваются в большинстве случаев как модернизирующее начало, обеспечивающее не только пространственную связанность (как в пределах национальных границ, так и транснациональную), включение периферий и их сообществ в экономическое развитие и как следствие – рост уровня и качества жизни. Особенно значимым модернизационный эффект обнаруживается в развивающихся странах, где появление дорог обеспечивает доступ локальным сообществам к ранее недоступным возможностям [14]. Это выглядит так, что вся связанная с дорогами инфраструктура "очаровывает" не только население, политиков, бизнесменов, непосредственно связанных (реально или потенциально) с этими объектами [21], но и исследователей, погружающихся в их изучение. Дороги здесь часто выступают "осями" [18], не только "собирающими" пространство в единое целое, но и обеспечивающими основу для роста экономики, урбанизации и социального развития.

Для Монголии, где развитие дорог в течение долгого времени происходило по устаревшим технологиям и в крайне незначительных масштабах [26, p. 557], рост транспортной инфраструктуры в последние десятилетия становится одним из важнейших механизмов развития [18]. Ключевыми факторами этого являются, с одной стороны, специфика её географического положения, обуславливающая формирование транснациональных транспортных коридоров [8], а с другой – стремительное развитие горнодобывающей промышленности, превращающее Монголию, по выражению У. Булага, в "Шахт-голию" ("Mine-golia") [15]. Интенсивное развитие горнодобывающей промышленности на юге Монголии, ориентированной, прежде всего, на экспорт продукции в КНР, стимулировало развитие транспортной инфраструктуры, сочетающей трансграничные железные и автодороги [12] и сеть грунтовых дорог локального значения. Развитие транспортной инфраструктуры в логике экономического развития должно стать фактором ускоренной модернизации южных аймаков страны, их интеграции в общенациональное социально-экономическое пространство, обеспечить переток сюда населения, а также его ускоренный рост [3].

Вместе с тем довольно широкий спектр исследований показывает, что дороги парадоксальным образом зачастую выступают не только связующим фактором, но и, напротив, механизмом дистанцирования между странами [26], нарушения связанности единого пространства государства [25], разрыва сложившихся регионов и сообществ [7] и слома устоявшихся локальных представлений о пространственной организации [11]. Более того, интенсивное, плохо регулируемое развитие дорожной сети может вести к сегментации единого пространства и ухудшению условий для традиционного хозяйства [22].

Физическое пространство, как отмечал П. Бурдьё, является проекцией пространства социального [4, с. 40], и, вероятно, радикальное изменение пространственной и экономической организации отражает изменения социума. В этой статье мы рассмотрим влияние формирующейся и динамично меняющейся сети дорог в аймаке Южный Гоби (Умнугови) на трансформацию локального социума, и, в частности, традиционной группы аратов-скотоводов.

Наш анализ строится на представлении о дороге как не только аддитивном, но и дизъюнктивном механизме включения периферийных пространств и сообществ во взаимодействие с центром или центрами между собой [26, p. 557]. Мы исходим из представления о том, что масштабная логика *центра* вторгается здесь в устоявшуюся социально-пространственную организацию периферии [20], предлагая "очаровывающий" образ будущего [21, p. 525], но взимая за него плату в виде болезненно меняющегося настоящего.

Отталкиваясь от представления о том, что дороги могут разделять сообщества на разных полюсах возникающей через них коммуникации, мы анализируем развитие дорожной сети в Южном Гоби и изменение её функций как механизм разделения исходно достаточно гомогенной локальной группы. В своём анализе мы исходим из представления о том, что до начала интенсивного развития горнодобывающей промышленности на юге Монголии дороги здесь носили второстепенное значение для локальной экономики и социальной организации, как и в большинстве традиционных обществ [19]. Мы предполагаем, что стремительное расширение дорожной сети и изменение её роли в региональной и локальной экономике привело не только к появлению новых социальных групп [20], но и к разрушению однородности существовавших ранее. В фокусе исследования находится не столько универсальный тезис о дизъюнктивных свойствах дорог в отношении пространства, сколько его применимость для понимания трансформации локальной группы и сочетания регулярных и неформальных дорог в этом процессе.

Эмпирической базой исследования служат материалы полевых исследований 2024–2025 гг. в Южногобийском аймаке в сомонах Ханбогт и Цогтцэций, включающие 34 полуструктурированных интервью с главами традиционных скотоводческих хозяйств (эту группу аратов-скотоводов далее мы обозначаем собирательным определением "пастухи"), 6 фокусированных интервью с представителями администраций сомонов и входящих в них багов. Интервью с пастухами собирались экспедиционным методом на основе формализованного опросника, дополнявшегося свободными вопросами о влиянии горнодобывающих производств, дорог, транспортного потока на возможности для ведения традиционного хозяйства, социальных, профессиональных, пространственных траекториях разных поколений семьи, отношениях с властью и промышленными компаниями. Среди респондентов-пастухов резко преобладают мужчины (32 чел.), что определяется традиционной структурой хозяйств. Основная часть опрошенных (31 человек) являются представителями старшего поколения (55 лет и старше), что отражает возрастную структуру членов таких хозяйств. Распределение респондентов-пастухов по уровню занятости примерно соответствует имущественной дифференциации айратов в целом по стране [2, с. 325]. Интервью с представителями администраций фокусировались на социально-экономических изменениях в соответствующих административно-территориальных образованиях и, прежде всего, на влиянии горнодобывающего производства на традиционное скотоводство. В сомоне Ханбогт специальным сюжетом в обоих массивах интервью было участие "пастухов" в трёхстороннем совете "представители компании "Оую-Толгой" – администрация сомона – представители пастухов" и эффективности работы этого совета с точки зрения компенсации воздействия добывающей промышленности на традиционные хозяйства. Большинство интервью проводились через прямую монголо-русский перевод (переводчики – сотрудники Института географии и геоэкологии МАН), но в ряде случаев имел место двойной перевод через английский язык. Поскольку необходимость перевода ограничивала возможность для учёта языковых и локальных нюансов, программа интервью предварительно обсуждалась с переводчиками, нетипичные названия, определения, характеристики уточнялись специально, а эмоциональные реакции фиксировались интервьюерами в параллельной записи.

Горнорудная промышленность как генератор новой пространственной организации Южного Гоби

С конца 2000-х гг. Южно-Гобийский аймак является территорией активной модернизации страны через развитие горнодобывающей промышленности. Если в Монголии в целом объём сельскохозяйственной продукции уступает объёму промышленной продукции в 2 раза, то в аймаке Умнеговь – в 9,3

раза. Главная отрасль его экономики – промышленность, в которой трудится 5,7 тыс. человек. Доля занятых в этой отрасли от всех занятых в экономике составляет 21% (в целом в стране – 14,8%). Это обусловливается, прежде всего, проектами компании "Rio Tinto", инвестиции которой в 2000–2010-х гг. в значительной мере обеспечивали рост ВВП Монголии в целом [13]. В 2021 г. объём промышленного производства аймака достиг 2163,3 млрд тугриков, или 12,3% соответствующего объёма Монголии. Среди всех аймаков страны Умнеговь находится по уровню развития промышленности на первом месте, уступая лишь Улан-Батору. В структуре промышленности аймака резко преобладает добыча полезных ископаемых (99,8% объёма промышленного производства).

Основу горнодобывающей отрасли аймака формирует разработка двух крупнейших месторождений – Оюу-Толгой и Таван-Толгой. Разработка последнего была начата ещё в советский период, однако наиболее интенсивное развитие обоих месторождений пришлось на последние 20 лет.

Месторождение "Оюу-Толгой" в Монголии является одним из крупнейших в мире месторождений меди и золота. Пока месторождение обрабатывается в основном открытым способом, начинается разработка подземным способом. Продукция рудника практически полностью экспортируется в Китай. После прохождения через обогательную фабрику весь концентрат вывозится грузовым автомобильным транспортом. Грузовики колоннами отправляются к пограничному переходу Гашуунсухайт, расположенному в 80 км к югу от Оюу-Толгой. Планируемый переход на транспортировку железной дорогой ещё не произошёл, что определяет не только специфику транспортной логистики, но и активное воздействие предприятия на территорию аймака далеко за пределами рудника.

Месторождение каменного угля "Таван-Толгой" является крупнейшим в Монголии и по объёмам добычи, и по прибыльности. Оно разрабатывается предприятиями трёх компаний: "Erdenes-Tavantolgoi JSC" (государственная), "Energy Resources LLC" (частный консорциум), "Tavantolgoi JSC" (совместное предприятие). Первые две компании почти полностью экспортируют добываемый уголь в Китай преимущественно автотранспортом через погранпереход Гашуунсухайт и только на 5% – железнодорожным транспортом. Лишь третья из названных компаний перевела на железнодорожный транспорт около половины поставок угля в Китай.

Характер экономики аймака определяет и специфику развития его транспортной инфраструктуры. По территории региона проходит одна из веток железной дороги, связывающая Улан-Батор с Китаем и выступающая одним из ключевых элементов перспективного китайско-монгольско-российского экономического коридора [16]. В 2022 г. сданы в эксплуатацию участки железных дорог "Зуунбаян – Таван-Толгой" и "Таван-Толгой – Гашуунсухайт", соединившие районы нового освоения с монгольскими и китайскими железнодорожными магистралями. Отчасти дублируя маршрут железной дороги, по территории аймака проходит одна из национальных автодорог с твёрдым покрытием, связывающая Улан-Батор с пограничным переходом с КНР в пос. Гашуунсухайт. Строительство других автодорог этой категории в аймаке определяется горнодобывающей промышленностью: они связывают крупные месторождения полезных ископаемых с пограничными пунктами пропуска (Таван-Толгой – Гашуунсухайт, Оюу-Толгой – Гашуунсухайт, Нарийн-Сухайт – Шивээхурэн).

Деятельность горнодобывающих предприятий на территории аймака определяет развитие транспортной инфраструктуры, в которой железная и ключевые автодороги становятся детерминантами развития региональной экономики и концентрации населения [3, с. 24]. В более широкой перспективе генерируемая горнодобывающей промышленностью транспортная инфраструктура выступает важнейшим механизмом интеграции региона в национальную и транснациональную экономику. Именно эти дороги рассматриваются как оси развития в большинстве социально-экономических исследований [18]. Однако значительно более интенсивный рост под воздействием горнодобывающей промышленности происходит в нерегулируемой сети грунтовых дорог, которые, напротив, анализируются с позиции некомпенсированного влияния на экологию и локальные сообщества [23]. В такой перспективе

дискурс о влиянии транспортной инфраструктуры на социальное пространство региона оказывается разделённым: современные дороги (железная и автомобильные с асфальтовым покрытием) выступают в качестве модернизирующего начала, обеспечивающего позитивные тенденции, тогда как стихийные грунтовые дороги отвечают за негативное воздействие. Но поскольку интенсивное развитие всех видов дорог одинаково жёстко связано с горнодобывающими предприятиями, на наш взгляд, комплексный анализ влияния транспортной инфраструктуры на социальное пространство аймака возможен лишь с позиции оценки влияния транспортной инфраструктуры как единого целого.

Дороги как новые мобильности и границы

Формируемая горнодобывающими предприятиями (прямо или под их влиянием) сеть дорог с точки зрения их социального влияния становится важнейшим механизмом радикальных изменений в локальных сообществах. Возникающие на их основе "маршруты" не только обеспечивают "мобилизацию социальной жизни" [9], но и радикально меняют всю систему пространственных и социальных мобильностей [10]. Эти изменения предлагают широкий спектр возможностей, своего рода "обещание будущего, неопределённого и неясного" [24], в котором наиболее размытым остается вопрос о том, кому эти изменения предлагают возможности, а на кого возлагают издержки. С другой стороны, парадигма мобильностей предполагает разность влияния их форм и маршрутов на комплексы социальных практик, имеющие далеко идущие последствия [9, с. 155]. В этой перспективе нам представляется важным проследить, какое влияние оказывают разные дороги, возникающие в Южном Гоби, на рассматриваемую нами группу.

Железная дорога типологически является наиболее поздним элементом транспортной инфраструктуры в регионе и одновременно, пожалуй, наиболее чужеродным элементом для традиционного образа жизни и хозяйства его населения. Регулярность, жёсткая формализованность железнодорожного транспорта и обеспечивающей его инфраструктуры максимально не совпадает с неформальной организацией традиционного уклада скотоводческого населения Гоби. Обеспечивая возможность резкого роста объёма и скорости грузоперевозок, железная дорога не только привносит в региональное пространство новый вектор и форму мобильности, но жёстко сегментирует пространство пастбищ, рассекая устойчивые маршруты перегона скота, суточные и годовые ритмы жизни скотоводов. Иными словами, являясь важнейшим элементом связывания пространства и расширения мобильности, железная дорога одновременно становится барьером для предшествующих форм мобильности, разграничивающим не только физическое пространство, но и формы движения.

Барьерная функция ("создание и укрепление границ и барьеров" [17, р. 461]) железной дороги на первый взгляд кажется максимальной с точки зрения её воздействия на скотоводов. Возможность пересечения железнодорожных путей стадами имеется только в немногочисленных местах перехода под насыпью, а сама насыпь и зона отчуждения вдоль неё практически исключают неформальные практики нарушения этой границы. Однако в интервью местных жителей-пастухов именно железная дорога имеет минимальные негативные оценки. С одной стороны, это, безусловно, связано со слабой развитостью железнодорожного сообщения: единственная ветка железной дороги затронула кочевья немногих семей пастухов. Однако и семьи, чьи кочевья оказались "разрезанными" железной дорогой, едва ли не единственным негативным следствием этого указывают удлинение маршрутов перегона скота. С другой стороны, ограниченность негативного влияния железных дорог связана с их жёсткой барьерностью: невозможность выхода скота и людей на железнодорожное полотно сводит чрезвычайные происшествия здесь к минимуму, а довольно редкий график движения поездов обуславливает минимальное шумовое и пылевое загрязнение. Иными словами, максимально жёстко разделяя пространство кочевников, железная дорога столь же максимально дистанцирует пастухов от своего влияния: они в равно минимальной степени ощущают как позитивные, так и негативные эффекты её появления.

Асфальтовые дороги привносят в пространство кочевников сопоставимые с железнодорожными скорости, но не формируют столь же высокой барьерности. Допуская, в отличие от железных дорог, неформальные практики пересечения проезжей части в любое время суток, дороги с твердым покрытием становятся местом регулярных столкновений транспорта со скотом. Практически все наши респонденты-пастухи отмечали именно этот фактор как главное негативное последствие строительства и реконструкции асфальтированных дорог. Именно отсутствие жёсткой барьерности не позволяет традиционным группам сохранять "параллельное существование" [19] с новой транспортной инфраструктурой. Напротив, привносящие в жизнь "очарование" высокими скоростями, асфальтовые дороги обеспечивают экономические выгоды, доступ к здравоохранению и образованию, но взимают за это плату опасностями аварий и несчастных случаев [21, p. 526]. Если в отношении довольно большой социальной группы водителей большегрузного транспорта, сформировавшейся в последние годы на рассматриваемой территории [20], можно говорить о балансе выгод и издержек (наличие неплохо оплачиваемой работы, хотя и связанной с высокими рисками и тяжёлыми условиями труда), то для скотоводов остаются почти исключительно последние. Едва ли не единственным позитивным влиянием таких дорог становится снижение запылённости [22, p. 102].

Столкновение с модерном пастухи пытаются рефлексировать и регулировать через конструирование неформальных правил взаимоотношений с дорогой и водителями. Многие из наших респондентов воспроизводили нарратив о разделении ответственности за происшествия на дорогах.

"Если скот днём на дорогу вышел, и машина с ним столкнулась, то это водитель виноват, он должен штраф платить. Если ночью машина ехала и со скотом на дороге столкнулась, тогда это пастух виноват. Ему нужно штраф платить" (жен., пастух, 57 лет).

Этот нарратив встречен нами во всех хозяйствах, чьи кочевья примыкают или пересекаются асфальтированными автодорогами. Однако ни представители администраций сомонов, ни начальники багов, ни, наконец, водители большегрузного транспорта существование такого формального правила не подтверждают. Вероятно, нормативное закрепление подобной универсалии и невозможно в силу нечёткости её границ (например, что считать ночью, с какого и по какое время?), и зафиксированный нарратив – это, скорее, попытка урегулирования отношений с новым миром, конструирование нового неформального правила, подобного системе общинного землепользования, традиционного для кочевников [5]. Через такой конструкт традиционная группа пытается сохранить своё положение "возле", но не "внутри" нового социального пространства. Однако низкая барьерность асфальтированных дорог обуславливает не возможность дистанцирования традиционных групп от модерна, а, напротив, неизбежное вовлечение во взаимодействие с ним.

Грунтовые дороги являются наиболее ранней формой транспортной инфраструктуры Монголии и остаются самым быстрорастущим её сегментом. Последнее в значительной мере обуславливается традиционными прагматичными подходами: грунтовая дорога не имеет владельца, отвечающего за её состояние, и в случае прихода в негодность рядом прокладывается новая. Эта практика стала важнейшим механизмом расширения сети грунтовых дорог, по которым движется большегрузный транспорт с месторождения Таван-Толгой [22, p. 99]. Однако полевые наблюдения показывают, что нерегулируемая сеть грунтовых дорог постоянно расширяется не только вдоль основного маршрута вывоза угля в Китай, но и вблизи месторождений, охватывая их причудливо растущим кружевом.

В силу этого именно грунтовые дороги максимально пронизывают территорию кочевий скотоводов Южного Гоби. Барьерность таких дорог минимальна: у них отсутствуют какие-либо физические элементы, препятствующие выходу скота и людей, они никак не выделены из ландшафта (например, насыпями), не имеют элементов для снижения рисков и представляют собой резкий контраст с регулярными дорогами. Однако рельеф Южного Гоби позволяет водителям даже большегрузных автомобилей развивать значительную скорость, а неизбежная густая пыль снижает видимость и резко повышает риск столкновения со скотом. При этом и сами грунтовые дороги оказываются

подвижны: предугадать, где пройдёт новая траектория движения через месяц, неделю и даже день, фактически невозможно.

Именно через быстро растущую сеть грунтовых дорог влияние горнодобывающих предприятий наиболее жёстко вторгается в жизнь скотоводов даже вдали от месторождений. Если регулярные дороги жёстко сегментируют физическое пространство и фиксируют его новые границы, то подвижность грунтовых дорог приводит к постоянной реконфигурации пространства, создавая новые границы и связанные с ними риски.

Различия во влиянии дорог разных типов на сегментирование и реструктурирование пространства Южного Гоби подталкивают к разделению их влияния на жизнь локальных сообществ. Однако эти дороги связаны и причиной их развития, и влиянием на жизнь местных сообществ. Наиболее наглядно системность влияния различных дорог проявляется вблизи пограничного перехода Гашуунсухайт, где они максимально сближаются.

"Хуже всего там, где железная и асфальтовая дороги рядом. Под железной дорогой узкие проходы, скот медленно проходит. А с той стороны асфальтовая дорога. Там всё время большие грузовики едут. Чтобы через неё скоту перейти, его нужно сначала собрать перед дорогой. Но между железной и асфальтовой дорогой тоже дороги [грунтовые – прим. авт.], и по ним тоже машины всё время... Пыль, шум, ничего не видно, скот боится..." (муж., пастух, 62 года).

Здесь территориальная близость демонстрирует, как регулярные и неформальные дороги вместе занимают пространство, не оставляя места для пастухов и их скота. Формально организация регулярных путей обеспечивает сосуществование с ними традиционных групп: под железнодорожной насыпью организован проход, а перед асфальтовым полотном оставлено пространство для гуртования скота. Однако их сочетание с неформальными грунтовыми дорогами фактически делает невозможным их пересечение, останавливает движение скотоводов и исключает их из этого пространства.

Слияние транспортных потоков по регулярным и неформальным дорогам невдалеке от пограничного перехода порождает локальности их взаимодействия, стремительно разрастающиеся и вытесняющие скотоводов. Ярким примером такой локальности является пос. Цагаанхад, где расположен один из пунктов перевалки каменного угля. Перегрузка угля с автомашин, доставляющих его с месторождения, на другие, направляющиеся в Китай, не только требует значительной территории, но, и подобно разрабатываемым месторождениям, формирует вокруг себя растущую сеть неформальных дорог. На основе нерегулируемой застройки активно растёт и сам посёлок, также порождая вокруг себя быстро меняющуюся сеть грунтовых дорог. Вместе с высоким уровнем пылевого загрязнения этот процесс делает скотоводство в районе логистического узла практически невозможным.

Системное влияние дорог проявляется и вдали от точек их физического сближения. Разная степень барьерности границ, создаваемых дорогами разных видов, определяет одновременно и жёсткое сегментирование пространства (железные и асфальтовые дороги) с устойчивой структурой, и постоянную подвижность, изменчивость его внутренней организации (неформальные грунтовые дороги). Жёсткие границы рассекают территорию жизни и хозяйства традиционных групп, заставляя приспосабливаться к новым правилам организации пространства, а подвижность неформальных маршрутов создаёт высокий уровень неопределённости, что делает выработку новой системы практик почти невозможной.

Разделённые дорогами: трансформации локального сообщества

Возвращаясь к тезису П. Бурдьё о взаимосвязи социального и физического пространства [4, с. 40], закономерно можно предположить, что исключение из пространства физического является отражением вытеснения группы на периферию социальных взаимодействий. Если для части групп местного населения, в том числе и новых [20], стремительное развитие транспортной инфраструктуры даёт новые возможности, то, как отмечают П. Харви и Х. Нокс, "для многих людей, живущих вдоль маршрута новых дорог, появление новой автомагистрали часто подчёркивает их оторванность от каналов коммуникации" [21, p. 529]. Дороги, как неотъемлемая часть горнодобывающих

проектов и как инфраструктура, укрепляющая связанность страны и одновременно формирующая постколониальный дискурс, "очаровывают" [21] своими обещаниями не всё общество. Пастухи как группа остаются невосприимчивы к "очарованию будущего" в отличие от власти, жителей городов и посёлков, рабочих горнодобывающих и транспортных предприятий.

Причины такой невосприимчивости вполне рациональны: в отличие, например, от Центрального аймака, где скотоводы смещаются вдоль дорог к рынкам Улан-Батора [6], в Южном Гоби дороги не становятся инструментом "приближения" рынков сбыта к пастухам, поскольку торговля по-прежнему идёт преимущественно через посредников (перекупщиков). Строительство и модернизация дорог здесь увеличивают маргинальность посредничества, но не делают рынок более доступным для производителей. Лишь один из наших респондентов-пастухов с оптимизмом оценивает возможности взаимодействия с рынком: *"Думаю, буду мясо продавать здесь, возле дороги. Там, где кафе возле СТО [респондент имеет в виду элементы придорожной инфраструктуры, стихийно складывающиеся у асфальтированной автодороги – прим. авт.], им всем мясо нужно. Вот им думаю продавать"* (муж., 43 года). Такой оптимизм, однако, может быть связан с небольшим опытом и слабой укоренённостью на территории: этот человек занимается скотоводством только второй год и не имеет зимника.

Столь разная позиция по отношению к дорогам становится водоразделом в локальном социуме. Для пастухов дороги – не обещание развития, а механизм ограничения, поскольку для других групп это обещание будущего, но для скотоводов – его отсутствие. Не случайно один из наших респондентов-пастухов резюмирует: *"Дороги – самое плохое сейчас. Они мою жизнь испортили"* (муж., 67 лет). Как следствие, эта группа маргинализируется и быстро теряет статус, важным признаком чего является нежелание её молодых представителей сохранять традиционный род занятий и образ жизни [1; 20]. Соединив физическое пространство Южного Гоби, система дорог рассекла его социальное пространство, вытеснив традиционную группу аратов-скотоводов на нижние ступени локальной социальной иерархии.

Однако разделяющее влияние дорог не ограничивается изменением статуса группы в целом, но влечёт за собой нарастание её гетерогенности. Представители группы, хозяйства которых не затронуты горнодобычей и связанной с ними транспортной сетью, сохраняют уровень и качество жизни, лишь косвенно ощущая изменения социальной структуры монгольского общества [1]. Напротив, те семьи, которые оказались под непосредственным воздействием горных разработок или дорог, оказались вовлечены в более стремительные изменения. При этом в силу охвата большей территории дороги оказали влияние на большее число представителей этой группы и становятся механизмом формирования нового неравенства внутри неё.

Кроме того, негативное влияние дорог оказалось более масштабным и долговременным, чем собственно добычи полезных ископаемых: хозяйства, попавшие в непосредственный ареал воздействия (территория шахт / разрез и пятикилометровая зона влияния), получили от компаний денежную компенсацию, помощь в бурении колодцев в местах переселения. Семьи же, оказавшиеся в зоне влияния растущей дорожной сети, формально не испытывают влияния горнодобычи и не могут претендовать на компенсацию и поддержку горнодобывающих компаний.

Одновременно дороги дистанцируют жителей удалённых периферий и от механизмов медиации, призванных смягчать негативное влияние горнодобычи на традиционные сообщества. Так, в действующую в сомоне Ханбогг трёхстороннюю комиссию из представителей компании "Оюу Толгой", администрации сомона и скотоводческих хозяйств входят преимущественно пастухи, проживающие в относительной близости к месторождению и посёлку Ханбогг и представляющие ту часть группы, которая попадает в зону непосредственного влияния производства. Жители же удалённых территорий имеют значительно меньше и формальных оснований, и возможностей для участия в работе комиссии. Возникающая конкуренция порождает негативные субъективные оценки самого механизма медиации (*"Там неправильные пастухи... Они не думают обо всех... Только про свои интересы"* (муж., 64 года)) и объективно приводит к обсуждению проектов, мало ориентирован-

ных на удалённые хозяйства (например, поддержку создания производства мясных консервов на базе одного из скотоводческих хозяйств вблизи центра сомона). Иными словами, дороги формируют общность проблем, но разделяют доступ к инструментам их решения, выступая механизмом конкуренции и разделения группы. В сочетании с обострением конкуренции за пастбища в результате их фрагментации расширяющейся сетью регулярных и неформальных транспортных маршрутов дороги становятся одним из важнейших механизмов фрагментации и локального сообщества, всё более жёстко разделяя его части.

Заключение

Стремительное развитие горнодобывающей промышленности превращает Южный Гоби в одну из ключевых частей Шахт-голии (Mine-golia) [15], связанную как со столицей, так и с соседними странами и регионами новой системой мобильностей. Во многом именно новая система маршрутов, форм и режимов мобильностей определяет и новую социальную конфигурацию региона [9, с. 155]. Абсолютное доминирование в новой структуре экономики горнодобычи предопределяет критическое значение "мобилизации" региона. Именно система мобильностей встраивает и физическое, и социальное пространство аймака в новую конфигурацию, трансформируя его из далёкой периферии, слабо интегрированной и в национальную, и тем более в мировую экономику, в один из важных элементов, значимых и для крупнейших транснациональных компаний, и для регионального развития. Аддитивная, соединяющая функция дорог обеспечивает фактическое и символическое воплощение "обещаний" [21], которые новые транспортные пути привносят в общество.

Однако, соединяя аймак и его сообщества с "большим миром", новая система мобильностей одновременно становится механизмом разделения локального сообщества. Она не только дистанцирует часть сообщества от доступа к "обещаниям будущего" и, фактически, исключает целые группы из него. В одно и то же время мобильности создают жёсткие и подвижные границы, которые одновременно формируют и непреложные правила игры, и их изменчивость. В этой перспективе фрагментация пастбищ и всего пространства исследованных сомонов отражает жёсткое и одновременно постоянно меняющееся разделение социального пространства аймака. Выступая, безусловно, механизмом включения периферии (и экономической, и социальной) в национальное и глобальное пространство, дороги становятся и механизмом разделения локального сообщества, через пространства которого и пролегают.

Литература / References

1. Бадараев Д. Д., Гомбожапов А. Д. Территориальный и родственный принципы в социальной организации кочевого населения Монголии (по материалам сомонов Центрального аймака Монголии). *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2025. Т. 19, № 2. С. 110–119. <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-2/110-119>
Badaraev D. D., Gombozhapov A. D. Territorial and kinship principles in the social organization of the nomadic population of Mongolia (based on the materials of the Central Aimag of Mongolia). *Ojkumena. Regional Researches*. 2025. Vol. 19, No. 2. P. 110–119. (In Russ.) <https://doi.org/10.63973/1998-6785/2025-2/110-119>
2. Бадараев Д. Д. Социальная структура монгольского общества в ретроспективе веков. *Евразийский ежегодник*. 2023. № 1. С. 318–335.
Badaraev D. D. Social structure of Mongolian society in retrospect over centuries. *Eurasian Yearbook*. 2023. No. 1. P. 318–335. (In Russ.)
3. Безруков Л. А. Система расселения Монголии и её опорный каркас: особенности, динамика, эффекты. *Известия Иркутского государственного университета. Серия Науки о Земле*. 2023. Т. 45. С. 15–38. <https://doi.org/10.26516/2073-3402.2023.45.15>
Bezrukov L. A. Mongolia's Settlement System and Its Supporting Framework: Features, Dynamics, Effects. *The Bulletin of Irkutsk State University. Series Earth Sciences*. 2023. Vol. 45. P. 15–38. (In Russ.). <https://doi.org/10.26516/2073-3402.2023.45.15>
4. Бурдьё П. Социология политики. М.: Socio-Logos, 1993. 333 с.
Bourdieu P. Sociology of politics. M.: Socio-Logos, 1993. 333 p. (In Russ.)

5. Гомбожапов А. Д. Заметки о кочевничестве современной Монголии: антропология ресурсного конфликта. *Власть*. 2019. № 4. С. 243–248.
Gombozhapov A. D. Some notes on the nomadism of modern Mongolia: the anthropology of resource conflict. *Power (Vlast')*. 2019. No. 4. P. 243–248.
6. Гомбожапов А. Д. Традиции и новации кочевников Монголии: социально-экономические аспекты модернизации (на примере Центрального аймака). *Известия Восточного института*. 2016. № 3 (31). С. 97–103. (In Russ.)
Gombozhapov A. D. Traditions and innovations of Mongolia's nomads: socio-economic aspects of modernization (on the example of Töv province). *Oriental Institute Journal*. 2016. No. 3 (31). P. 97–103. (In Russ.)
7. Куклина В., Холланд Э. Дороги Саян: теоретизируя удалённость в Восточной Сибири. *Периферия. Журнал исследования нестоличных пространств*. 2024. № 2 (3). С. 55–75.
<https://doi.org/10.38161/2949-6152-2024-2-55-75>
Kuklina V., Holland E. The Roads of the Sayan Mountains: Theorizing Remoteness in Eastern Siberia. *Periphery. Journal of Periphery Studies*. 2024. Vol. 2 (3). P. 55–75. (In Russ.)
<https://doi.org/10.38161/2949-6152-2024-2-55-75>
8. Урантамир Г., Алтанбагана М., Батцэнгэл В., Безруков Л. А., Энх-Амгалан С., Саруул Г., Баяржаргал М., Цэенханд П. Планирование транспортных коридоров Монголии с использованием метода многокритериального анализа. *География и природные ресурсы*. 2025. № 4. С. 183–195.
Urantamir G., Altanbagana M., Battsengel V., Bezrukov L. A., Enkh-Amgalan S., Saruul G. Bayarjargal M., Tseyenkhand P. Planning Mongolia's transport corridors using the multicriteria analysis method. *Geography and Natural Resources*. 2025. Vol. 4. P. 183–195. (In Russ.)
9. Урри Дж. Мобильности. М.: Практикс, 2023. 576 с.
Urry J. *Mobility*. Moscow: Praxis, 2023. 576 p. (In Russ.)
10. Урри Дж. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI века. М.: Изд. дом Высшей школы экономики. 2012. 336 с.
Urry J. *Sociology beyond societies. Types of mobility for the 21st century*. Moscow: Publishing house of the Higher School of Economics. 2012. 336 p. (In Russ.)
11. Хамфри К. "Удалённые" пространства и миноритизированные пространственные порядки на границе России и Монголии. *Периферия. Журнал исследования нестоличных пространств*. 2023. № 1. С. 27–53.
Humphrey C. "Remote" areas and minoritized spatial orders at the Russia-Mongolia border. *Periphery. Journal of Periphery Studies*. 2023. Vol. 1 (1). P. 27–53. (In Russ.)
12. Шерин Е. А. Угольная промышленность юга Монголии: новый конкурент Сибири на внешних рынках. *Региональные геосистемы*. 2025. № 1. С. 29–39.
<https://doi.org/10.52575/2712-7443-2025-49-1-29-39>
Sherin E. A. Coal Industry of Southern Mongolia: A New Competitor to Siberia in Foreign Markets. *Regional Geosystems*. 2025. No. 1. P. 29–39. (In Russ.)
<https://doi.org/10.52575/2712-7443-2025-49-1-29-39>
13. Batmunkh A., Jozsef P. Social & Spatial Analysis, and Economic Indicators of Mongolia. *Open Journal of Social Sciences*. 2021. Vol. 9. P. 227–235. <https://doi.org/10.4236/jss.2021.98016>
14. Brawn I., Eyenghe T. Improving Rural Quality of Life and Socio-economic Development through the Provision of Rural Roads. *African Journal of Urbanism, Architecture and Building*. 2025 Vol. 1. No. 2. P. 43–61.
15. Bulag U. E. Mongolia in 2008: From Mongolia to Mine-golia. *Asian Survey*. 2009. Vol. 49. No. 1. P. 129–134. <https://doi.org/10.1525/as.2009.49.1.129>
16. Chu N., Wu X., Zhang P. Cross-Border Accessibility and Spatial Effects of China-Mongolia-Russia Economic Corridor under the Background of High-Speed Rail Environment. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2022. Vol. 19. <https://doi.org/10.3390/ijerph191610266>
17. Dalakoglou D., Harvey P. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities*. 2012. Vol. 7. No. 4. P. 459–465.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718426>
18. Diener A. C., Batjav B. Axial Development in Mongolia: intended and unintended effects of new roads. *Mobilities*. 2019. <https://doi.org/10.1080/17450101.2019.1643163>
19. Evans-Pritchard E. E. A contribution to the study of Zande culture. *Africa*. 1960. Vol. 30 (4). P. 309–324.
20. Grigoriev K., Dugarova G., Emelyanova N., Tszian K., Myagmarsuren A. When the center comes to the periphery: the impact of mining projects on the population social structure in southern Mongolia. *Periphery. Journal of the Peripheries Studies*. 2025. No. 4 (9). P. 7–18.
21. Harvey P., Knox H. The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*. 2012. Vol. 7. No. 4. P. 521–536.
<https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>
22. 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.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.09.010>

23. Keshkamati S. S., Tsendbazar N. E., Zuidgeest M. H. P., Shiirev-Adiya S., van der Veen A., de Leeuw J. The environmental impact of not having paved roads in arid regions: an example from Mongolia. *Ambio*. 2012. Vol. 41 (2). P. 202–205.
24. Moran J. *On Roads: A Hidden History*. London: Profile Books, 2009. 312 p.
25. Ocaklı B., Krüsmann V. Whom the roads bypass: Rikoti's East-West connections in a disconnecting Georgia. *Mobilities*. 2025. Vol. 20 (6). P. 1038–1058. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2445808>
26. Pedersen M. A., Bunkenborg M. Roads that Separate: Sino-Mongolian Relations in the Inner Asian Desert. *Mobilities*. 2012. Vol. 7 (4). P. 555–569. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718938>



Информация об авторах

Константин Вадимович Григоричев, д-р соц. наук, главный научный сотрудник Иркутского института химии имени А.Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия; профессор Томского государственного университета, Томск, Россия, e-mail: grigoritchev@yandex.ru

Гэрэлма Банзаровна Дугарова, канд. геогр. наук, ведущий научный сотрудник Института географии имени В.Б. Сочавы СО РАН, Иркутск, Россия; ведущий научный сотрудник Иркутского института химии имени А.Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, e-mail: geldugarova@gmail.com

Наталья Владимировна Емельянова, канд. геогр. наук, ведущий научный сотрудник, заведующий лабораторией устойчивого развития Байкальского региона Иркутского института химии имени А.Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, e-mail: lesnata84@mail.ru

Саранцэцэг Базарваань, PhD, профессор Академии менеджмента Монголии, Улан-Батор, Монголия, e-mail: sarantsetseg0514@gmail.com

Константин Сьюевич Цзян, младший научный сотрудник Иркутского института химии имени А.Е. Фаворского СО РАН, Иркутск, Россия, e-mail: kostyacz@yandex.ru

Энх-Амгалан Сандаг, PhD, ведущий научный сотрудник Института географии и геоэкологии Монгольской академии наук, Улан-Батор, Монголия; профессор Международного университета Улан-Батора, Улан-Батор, Монголия, e-mail: amgalan.6967@gmail.com

Information about the authors

Konstantin V. Grigorichev, Doctor of Sociology, Chief Researcher, A.E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia; Professor, Tomsk State University, Tomsk, Russia, e-mail: grigoritchev@yandex.ru

Gerelma B. Dugarova, Candidate of Geographical Sciences, Leading Researcher, V.B. Sochava Institute of Geography, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences Irkutsk, Russia; Leading Researcher, A.E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia, e-mail: geldugarova@gmail.com

Natalia V. Emelyanova, Candidate of Geographical Sciences, Leading Researcher, Head of Laboratory for Sustainable Development of the Baikal Region, A.E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia, e-mail: lesnata84@mail.ru

Sarantsetseg Bazarvaan, PhD, Professor, Mongolian Management Academy, Ulaanbaatar, Mongolia, e-mail: sarantsetseg0514@gmail.com

Konstantin S. Jiang, Junior Researcher, A.E. Favorsky Irkutsk Institute of Chemistry, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Irkutsk, Russia, e-mail: kostyacz@yandex.ru

Enkh-Amgalan Sandag, PhD, Leading Researcher, Institute of Geography and Geoecology, Mongolian Academy of Sciences, Ulaanbaatar, Mongolia; Professor, International University of Ulaanbaatar, Ulaanbaatar, Mongolia, e-mail: amgalan.6967@gmail.com

Поступила в редакцию 13.04.2026

Одобрена после рецензирования 08.05.2026

Принята к публикации 27.05.2026

Received 13.04.2026

Approved 08.05.2026

Accepted 27.05.2026