

Н.А. Лискевич^а, Л.С. Поршунова^б

^а ФИЦ Тюменский научный центр СО РАН
ул. Малыгина, 86, Тюмень, 625026

^б Музей Природы и Человека
ул. Мира, 11, Ханты-Мансийск

E-mail: povod_n@mail.ru (Лискевич Н.А.); etnografika@mail.ru (Поршунова Л.С.)

ОТ «ТОЧКИ РОСТА» К ТРУДНОДОСТУПНОЙ ТЕРРИТОРИИ: О СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМАХ СЕВЕРНЫХ ПОСЕЛЕНИЙ

Статья посвящена определению динамики положения территории в структуре коммуникативных связей, транспортной сети региона, оценке степени доступности поселений, расположенных на пограничной территории в бассейне рек Ляпин и Надым (Северо-Западная Сибирь), и выявлению проблем, связанных с труднодоступностью места проживания.

Ключевые слова: Березовский район, Надымский район, Саранпауль, Няксимволь, Кутопьюган, Ныда, Нори, транзитный центр, транспортный потенциал, зимник, социальные страхи.

Введение

Традиционное хозяйствование коренного населения Севера имело преимущественно интегральные формы — место проживания являлось одновременно и местом ведения хозяйственной деятельности, включая производство, распределение и потребление [Головнев, 1993; Мартынова, Пивнева, 2001; Рязанцев, Завалишин, 2006, с. 73; Соколова, 1991, с. 78–87]. Появление пришлого населения привело к расширению территориального разделения труда, формированию специфики поселений с выделением уникальных функций — административных, фискальных, культурных, торговых и других центров. В XIX в. природные ресурсы территории Северо-Западной Сибири позволяли получать ценную продукцию охоты, рыболовства, полезные ископаемые Урала (прежде всего золота). Кроме того, большое значение имели и другие территориальные ресурсы, прежде всего транспортные пути, которые были двух видов — грунтовые и водные. Возможность передвижения по рекам ограничивалась сезонными особенностями, навигация была доступна лишь в летние месяцы. Наземное же передвижение практиковалось почти круглогодично, за исключением периодов весенне-осенней распутицы. В поселенческой сети северных территорий полюсами притяжения для предприимчивых людей становились населенные пункты, которые находились на постоянно используемых транспортных путях, на маршрутах передвижения оленеводов, на трактах, ведущих к ярмаркам в крупных поселениях. Как правило, условиями формирования «точки роста» территории были транспортно-географическое положение, наличие близлежащей границы (региональной, государственной) [Догадина и др., 2016, с. 15].

Развитие теории точки роста (или полюса роста) началось в середине XX в. после выхода монографии Ф. Перру [Perroux, 1954]. Ведущим условием становления полюсов роста (или притяжения) становится размещение предприятий, производящих приоритетную продукцию [Pottier, 1963; Boudeville, 1968; Lasuén, 1969]. Возможна целенаправленная поддержка отдельных пунктов с целью их социально-экономического развития; как правило, такое концентрированное инвестирование практикуется в периферийных и депрессивных районах [Грицай и др., 1991]. Плановое формирование точки роста ведет к пространственной поляризации, а впоследствии, как правило, к социально-экономической, демографической, социально-культурной неравномерности, и в итоге такой пункт становится центром притяжения для населения деградирующих поселений [Климанов, 2004].

Наша статья посвящена определению динамики (изменений) положения/статуса территории в структуре коммуникативных связей, транспортной сети региона, оценке степени доступности на примере поселений, расположенных на пограничной территории в бассейне рек Ляпин и Надым (Северо-Западная Сибирь), и выявлению социально-экономических проблем, связанных с труднодоступностью места проживания. Это населенные пункты: п. Саранпауль, п. Няксимволь в Березовском районе ХМАО — Югры и с. Кутопьюган, с. Ныда, с. Нори в Надымском

районе ЯНАО. Западная часть Березовского района примыкает к границе между европейской и азиатской частями России и соседствует с Республикой Коми. Северная часть Надымского района проходит по акваториям Обской и Тазовской губ и прилегает к государственной границе. Именно пограничное положение давало возможность этим поселениям выполнять роль аванпостов, транзитных центров и полюсов роста в развитии прилегающей территории. Источниками послужили полевые материалы авторов, полученные в экспедициях в Березовском районе Ханты-Мансийского автономного округа — Югры (2012, 2018, 2019 гг.), в Надымском районе Ямало-Ненецкого автономного округа (2017, 2019 гг.).

Транзитные центры

Это были поселения, основанные коми (зырянами) в период с первой половины до конца XIX в. Можно выделить несколько главных стимулов переселения коми-ижемцев (зырян) с севера Архангельской губернии на север Тобольской губернии, помимо безземелья и перенаселенности «исходной» территории. Ижемские оленеводы осваивали пастбищные угодья, участвовали в ярмарочной торговле, были посредниками в торговых операциях, связывая рынки Северо-Западной Сибири и европейского Севера. Поэтому постоянные поселения коми-ижемцев в Зауралье основывались на пути важных торговых маршрутов (Мужи, Саранпауль, Щекурья, Няксимволь) либо ижемцы оседали в тех населенных пунктах Березовского округа, где проводились ярмарки, — в г. Березово, с. Обдорск [Повод, 2006, с. 69]. Приток населения в пункты, расположенные в пограничных районах, стимулировался деятельностью предпринимателя, иркутского купца А.М. Сибирякова. Он развивал транспортную сеть — строил Сибиряковские тракты, соединяющие реки Сибири и Европы через Уральские горы, пытался реализовать проект развития Северного морского пути для расширения торгово-экономических связей Сибири с Европой и проводил разведочные экспедиции в поисках путей сообщения через Карское море и Обскую губу [Сибиряков, 2013, с. 21–33].

Ожидание потенциальных доходов мотивировало коми-ижемцев для переселения в бассейн Надыма [Лискевич, 2018, с. 385]. Их привлекали территории северо-восточной части Березовского округа. Междуречье Надыма и Ныды уже начали осваивать ижемские оленеводы, которые использовали там зимние пастбища [Дунин-Горкавич, 1995, с. 120]. Так появились первые стационарные поселения Хэ, Нори, Ныда [Там же]. Эта первая волна переселения, которая относилась к 1890-м гг. — началу XX в., была вызвана стремлением ижемцев расширить ареал осваиваемых территорий, поселившись в бассейне Надыма, где климат был более мягким и природные ресурсы, по мнению современников, — более богатыми. И одновременно с этим сильным стимулом для освоения Надыма стали проекты по развитию мореходства в Обской губе и регулярных торговых рейсов из стран Северной Европы. Первые переселенцы переехали из крупных населенных пунктов, центров проживания коми-ижемцев за Уралом: с. Мужы, с. Обдорска, они были ориентированы на занятие промыслами и торгово-посреднической деятельностью, многие из них жили оседло, имели постоянные жилища в стационарных поселениях [Лискевич, 2018]. Наряду с большими поселениями формировалась сеть выселков, охотничьих изб, рыболовецких станов. Вторая волна приходится на конец 1920-х — 1930-е гг. и связана с организацией Надымского оленеводческого совхоза.

Стратегически значимое расположение давало населенным пунктам возможность выполнять роль транзитных центров, обеспечивающих хозяйственные, социальные, культурные связи и объединяющих разные регионы, прежде всего Востока и Запада. Поселения, расположенные в предгорьях Урала, реализовали статус межрегиональных посредников. Поселения в бассейне Надыма, после отказа от использования Обской губы в морском пути, смогли получить только статус региональных посредников. Хэ, Нори, Ныда объединяли пространство тундры и крупных поселений севера (Обдорск, Березово).

До середины XX в. в основном использовался водный, гужевой транспорт и олени упряжки. Нартовый транспорт был одним из самых дешевых и универсальных: на нем передвигались в любое время года, олени находились на «самообеспечении», упряжь и нарты изготавливались в любой семье оленеводов. Переходы через горы из Саранпауля и Няксимволя были обыденным явлением, грузы доставлялись на ярмарки Ижмы, Никито-Ивдельского, в Ирбит, Березово, Обдорск. Сеть уральских троп и оленных дорог показывала степень освоенности пространства и стабильную связь населения, проживающего на разных склонах Урала. Основная часть троп были проложены оленеводами, проходившими по путям калсланий, а также предпринимателями, занимавшимися извозом, торговыми поездками и пр. [Лискевич, Шубницина,

2012, с. 106]. В Сосьвинско-Ляпинском регионе было два главных зимних тракта — «от Березова через Няксимволь на Горнозаводской Урал и с Печоры через Саранпауль в Березов. От них ветвилось множество второстепенных путей» [Абрамов, 2017а, с. 107–108].

После смены политического режима в XX в., изменения социально-экономических отношений в стране, подавления частной предпринимательской инициативы и объединения частных хозяйств в колхозы и совхозы многочисленные транспортные пути и тропы через Урал начали приходить в упадок, традиционные связи между населенными пунктами разных регионов практически разорвались. В советский период территориальная мобильность жителей стационарных северных поселений уменьшалась — тяжелый труд в колхозах и совхозах, отсутствие у многих личного транспорта, временные затраты на дальние поездки прочно привязывали людей к своему месту жительства. Более подвижными были оленеводы, совершавшие регулярные перекочевки с оленями по маршрутам калаша и имеющие возможность заезжать в населенные пункты по ходу движения оленьих стад. Постепенно транспортное значение оленей уменьшалось, «утрата транспортного оленеводства привела к разрыву неформальных социально-экономических связей с соседними районами (бассейнами) в 1990-е гг.» [Абрамов, 2017а, с. 111]. Со временем это привело к изменению статуса поселений — они перестали быть транзитными центрами на важных для Сибири торговых путях, соединяющих Зауралье с европейской частью страны, многие дороги и тропы перестали функционировать (к прим.: [Абрамов, 2017b, с. 5–8]). Территория постепенно становилась более труднодоступной. Однако же села до сих пор выполняют роль административных центров сельских муниципальных образований, а с. Ныда с 1936 до 1972 г. было центром Надымского района.

Современный транспортный потенциал

Жители отдаленных северных поселков как Березовского района ХМАО — Югры, так и Надымского района ЯНАО в настоящее время не имеют всей полноты возможностей для перемещения по территории района и округа. Несмотря на качественное изменение способов сообщения по сравнению с началом XX в. их недоступность или высокая стоимость создают ограничения в свободе передвижения. Это объясняется отсутствием автодорог, железнодорожного транспорта, постоянного водного сообщения, удаленностью от транспортных узлов. Сегодня попасть в национальные поселки можно в основном вертолетом, что дорого, не всегда доступно, особенно в отпускной сезон, перед началом и в конце учебного года. В Березовском районе вертолеты в Саранпауль и Няксимволь летают из п. Березово и п. Приобье, в Няксимволь еще и из г. Советский [Аэропорт Советский; Муниципальное образование]. В Надымском районе вертолеты летают из г. Надым и г. Салехард [Авиакомпания Ямал].

В зимнее время в Березовском районе ХМАО — Югры устраивают так называемый зимник — временную автодорогу, действующую после глубокого заморозания грунта и появления крепкого ледового покрова на реках и озерах. Обычно это бывает с начала декабря до конца марта / начала апреля. По снегу и льду прокладывают колею, по которой может ездить грузовой и легковой транспорт, снегоходы. Зимники имеют признаки стационарной дороги — установлены дорожные знаки, соблюдаются правила переправы через реки, правила дорожного движения. В сильные морозы, снегопад, оттепели движение по временным дорогам ограничивается. Как правило, протяженность зимников заметно короче, чем у водных путей, они доступны и соединяют отдаленные поселения между собой и с районным центром п. Березово, а также п. Приобье, г. Ханты-Мансийск. За качеством зимней дороги следят специальные службы муниципальных образований в рамках своих территорий. Значение зимних автодорог для труднодоступных территорий очень велико, они существенно уменьшают внешнюю изоляцию, позволяют доставлять различные грузы (продукты, товары народного потребления, стройматериалы и т.п.), обеспечивают свободу передвижения.

В Надымском районе села Ныда, Кутопьюган, Нори имеют статус национальных поселков. У их жителей нет доступа к корпоративным автодорогам, связывающим рабочие и вахтовые поселки ОАО «Газпром», располагающимся на территории района. По словам местных жителей, с 2007 г. к ним перестали прокладывать зимники, что вызывает большие трудности со снабжением. К примеру, из Ныды в зимнее время можно выехать по бездорожью до п. Заполярный или ближайшего ГП (газового промысла), от которых есть трасса до Надыма:

Но эта дорога — она не официальная? И вообще она должна работать только зимой. А так, с нашей техникой, уже приспособились, здесь есть поселок Заполярный, КС Ныдинская, или по речке на лодке туда, а там уже дорога. А здесь, если ехать через поселок Нумга, был

поселок у нас такой, хороший был поселок, так туда не проедешь, как дороги развезет, только зимой можно. <...> А «уралы»-то ездят, продукты завозят через 9 КП, колею натопчут. В прошлый год из-за плохого зимника Уралы завалились, когда продукты на садик, на школу везли. Машина свалилась и все, померзли там продукты детям. <...> Они до 9 КП едут, отсюда Урал гонишь, там перегружают на морозе, потом пока приедут, почти сутки уходит на то, чтобы привезти хотя бы часть какую-то продуктов. Поэтому цена сразу в 3-4 раза подсакивает из-за доставки [ПМА, 2019 г.: О.М., жен., 1967 г.р., с. Ныда, Надымский р-н ЯНАО].

Распространение снегоходов и, в последние годы, трэколов («транспорт экологический») совершило революцию, обеспечив свободу и скорость передвижения не только для оленеводов, но и для жителей поселков [Истомин, 2015]. Именно снегоходы позволили жителям Зауралья возобновить связи с родственниками с западных склонов Урала (Инты, Петруни и др.). Снегоходы зимой уменьшают зависимость от воздушного транспорта и значительно удешевляют поездки. К примеру, из с. Нори ездят в Надым на снегоходах за покупками продуктов и в других целях.

Использование водного транспорта ограничено и возможно только в летний период. Современные лодочные моторы (типа «Ямаха»), распространившиеся в конце XX в., позволяют достаточно быстро преодолевать расстояние. По сравнению с привычными в советское время моторами «Вихрь», «Нептун», подвесные лодочные моторы «Ямаха» не только более скоростные, но и более надежные, что важно в дальней дороге. К примеру, от Нори до Надыма дорога на моторной лодке занимает около 2–3 часов. Но для коренного населения положение осложняется тем, что необходимо иметь права для вождения водного транспорта, что многим «не по карману». Проезд через водные посты часто заканчивается тем, что лодку конфисковывают и выписывают очень большой штраф за вождение без прав. Это вызывает социальное напряжение. Общественный водный транспорт в Надымском районе ходит по ограниченному маршруту и редко, несколько рейсов за навигацию:

У нас хотя бы река судоходная, там, в Норях, вообще не зайти в речку. Хотя раньше туда заходили, раньше ходил «ОМ 341», возил пассажиров, через день он ходил. Один день приходил «341», второй день «342». На Салехард. Он шел по всем поселкам — Нори, Кутольган, Яр-Сале, Аксарка. Сейчас пустили «Вяхирев», но он приходит в июне 2 раза, в июле 2 раза и в августе 2 раза. Хотя раньше мы все выезжали в отпуск на теплоходе. Через Салехард [ПМА, 2019 г.: О.М., жен., 1967 г.р., с. Ныда, Надымский р-н ЯНАО].

Современные жители отдаленных селений оказались в зависимости от автотранспорта и авиации, расписание полетов и стоимость проезда в которых зависит от местных властей, муниципальных и окружных бюджетов. По мнению И.В. Абрамова, «новый транспорт в целом предполагал совершенно иные схемы освоения пространства и социальные отношения... Парadoxально, что социокультурная изолированность коренных народов... в XX в. возросла, хотя жить они стали в больших полиэтничных поселках, обеспеченных телекоммуникацией. Уровень наземной мобильности... в постсоветский период значительно снизился, манси с верхней Сосьвы могут десятилетиями не видеть родственников с Ляпина из-за разрыва (фрагментации) социальных связей и низкой обеспеченности личным транспортом» [Абрамов, 2017, с. 111]. В то же время опросы в ходе полевой работы показали, что большинство местных жителей оценивают изолированность территории положительно и предполагаемое включение в доступную транспортную сеть по ряду параметров воспринимают негативно из-за страхов перед появлением новых людей, которые принесут «плохие» болезни, наркотики, развитие воровства и пр. Возникают и новые социальные страхи, что «поселение ликвидируют». Особенно такие настроения выражены в Надымском районе, где жителей национальных поселков стали активно переселять из ветхого и аварийного жилья в благоустроенное жилье в г. Надым.

Социально-экономические преобразования XX в., формирование новых транспортных путей и системы коммуникаций, изменение технологии передвижения существенно повлияли на доступность части пограничных территорий и автономность передвижения местных жителей. Сообщение с соседними населенными пунктами и другими регионами стало, с одной стороны, труднодоступнее, с другой — более быстрым и комфортным. Это сказалось на устройстве и взаимодействии внутренней периферии и ядра, определяющих статус и вектор развития поселений. Большинство социальных услуг доступно только в районных центрах: специализированная медицинская помощь, подача налогов и другой отчетности (если нет интернета либо его скорость ограничена), получение специального или профессионального образования, прием в органах власти, покупка продуктов по бюджетным ценам, бытовой техники, мебели и пр. Отсутствие развитой инфраструктуры «огра-

От «точки роста» к труднодоступной территории...

ничивает диапазон стилей жизни» и предлагает «меньше вариантов образа жизни» [Набеck, 2019, с. 43]. Подобные проблемы есть и в других местах расселения коренного населения (к прим.: [Адаев и др., 2019, с. 106–165]).

Заключение

Стратегически значимое расположение давало населенным пунктам возможность выполнять роль транзитных центров, обеспечивающих хозяйственные, социальные, культурные связи и объединяющих разные регионы, прежде всего Востока и Запада. В советское время, особенно в период индустриального и нефтегазового освоения Сибири, существенным образом меняется положение отдаленных поселков, теряется их потенциал «точки роста», происходит утрата важных социальных функций поселений, некоторые селения (Хэ, Шуга) постепенно исчезли. На примере Надымского района отчетливо видно, как транспортная сеть, приуроченная к промышленным поселениям и городам, создает условия для территориального неравенства, социально-территориальной стратификации и социальной-экономической асимметрии. Важным ресурсом для жителей этой труднодоступной территории являются мерзлые почвы, позволяющие обустроить и использовать так называемые зимники — автомобильные дороги, эксплуатация которых возможна только в зимних условиях. Также можно отметить качественные изменения передвижений оленеводов и жителей стационарных поселений в зимнее время в связи с использованием снегоходов.

Финансирование. Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ, научный проект № 18-49-860006 р_а «Ледяное сердце Урала: ледники и мерзлота в системе жизнеобеспечения коренного населения Приполярного Урала» и в рамках госзадания, АААА-А17-117050400150-2.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Источники

Авиакомпания Ямал: Расписание и тарифы. URL: <http://akyamal.ru/schedule/schedule/> (дата обращения: 06.02.2020).

Аэропорт Советский пассажирам: Расписание. URL: <http://sovaero.ru/passengers/schedule/> (дата обращения: 12.07.2020).

Муниципальное образование Березовский район Ханты-Мансийского автономного округа — Югры: Расписание движения транспорта. Воздушный транспорт [Официальный сайт органов местного самоуправления]. URL: <https://berezovo.ru/city/raspisanie/vozdushnyy-transport/raspisanie.php> (дата обращения: 12.07.2020).

Литература

Абрамов И.В. Оленеводство как стратегия жизнеобеспечения манси: Факторы возникновения и угасания // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2017. № 4 (39). С. 104–113.

Абрамов И.В. Отгонное оленеводство в горах северного Урала: История, маршруты и этносоциальное значение // Природные и исторические факторы формирования современных экосистем Среднего и Северного Урала: Материалы докладов школы-конференции. Якша: Федеральное государственное бюджетное учреждение «Печоро-Илычский государственный природный биосферный заповедник», 2017. С. 4–8.

Адаев В.Н., Мартынова Е.П., Новикова Н.И. Качество жизни в контексте этнологической экспертизы в Российской Арктике: Тазовский район ЯНАО: Исследования по антропологии права. М.; СПб.: Нестор-История, 2019. 220 с.

Головнев А.В. Историческая типология хозяйства народов Северо-Западной Сибири. Новосибирск: Изд-во Новосиб. ун-та, 1993. 203 с.

Догадина Н.В., Кибардин М.М., Кудрявцев А.Ф., Лекомцев А.Л., Сидоров В.П. Социально-экономический потенциал региона и «точки роста» // Экологический консалтинг. 2016. № 1 (61). С. 14–17.

Грицай О.В., Иоффе Г.А., Трейвиш А.И. Центр и периферия в региональном развитии. М.: Наука, 1991. 168 с.

Дунин-Горкавич А.А. Тобольский Север: В 3 т. Т. 1: Общий обзор страны, ее естественных богатств и промышленной деятельности населения. М.: Либерея, 1995. 376 с.

Истомин К.В. Кочевая мобильность коми-ижемских оленеводов: снегоходная революция и рыночная реставрация // УИВ. 2015. № 2 (47). С. 17–25.

Климанов В.В. Региональные системы и региональное развитие в России. Изд. 2-е. М.: УРСС, 2004. 296 с.

Лискевич Н.А., Шубницина Е.И. К вопросу о маршрутах кочевания оленеводов Уральского Севера в XIX — первой половине XX в. // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2012. № 4 (19). С. 106–117.

Лискевич Н.А. К истории формирования надымских коми // Человек и Север: Антропология, археология, экология: Материалы всерос. науч. конф., г. Тюмень, 2–6 апр. 2018 г. Тюмень: ТюмНЦ СО РАН, 2018. Вып. 4. С. 383–386.

- Мартынова Е.П., Пивнева Е.А. Традиционное природопользование народов Северного Приобья (по материалам Ханты-Мансийского автономного округа). М.: ИЭА РАН, 2001. 152 с.
- Повод Н.А. Коми Северного Зауралья: XIX — первая четверть XX века. Новосибирск: Наука, 2006. 272 с.
- Рязанцев И.П., Завалишин А.Ю. Территориальное поведение россиян: (Историко-социологический анализ). М.: Академический проект: Гаудеамус, 2006. 456 с.
- Сибиряков А.М. О путях сообщения Сибири и морских сношениях ее с другими странами. Архангельск: КИРА, 2013. 202 с.
- Соколова З.П. Хозяйственно-культурные типы и поселения хантов и манси // Обские угры (ханты и манси): (Материалы к серии «Народы и культуры»). М.: ИЭА РАН, 1991. 242 с.
- Boudeville J.R. L'espace et les Pôles de Croissance. P.: Puf, 1968.
- Habeck O.J. (ed.). Lifestyle in Siberia and the Russian North. Cambridge, UK: Open Book Publishers, 2019. URL: <https://doi.org/10.11647/OBP.0171>.
- Lasuén J.R. On growth poles // Urban Studies. 1969. № 6. P. 137–152.
- Perroux F. L'Europe sans rivages. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble, 1954. 859 p.
- Pottier P. Axes de communication et développement économique // Revue économique. 1963. Vol. 14. P. 58–132.

N.A. Liskevich ^a, L.S. Porshunova ^b

^a Tyumen Scientific Centre of Siberian Branch RAS
Malygina st., 86, Tyumen, 625026, Russian Federation

^b Museum of Nature and Man

Mira st., 11, Khanty-Mansiysk, 628011, Russian Federation

E-mail: povod_n@mail.ru (Liskevich N.A.); etnografika@mail.ru (Porshunova L.S.)

From the «point of growth» to a remote area: the socio-economic problems of the northern settlements

In this article, we aim to determine the dynamics of the position of a territory in the structure of communication network, the transport system of the region, to assess the degree of accessibility for the settlements located in the borderzone in the basin of the Lyapin and Nadym Rivers (North-Western Siberia), and to identify the problems related to the low accessibility of residence areas. The sources for the research were the authors' fieldwork materials, acquired during the expeditions to the Berezovsky district of the Khanty-Mansi Autonomous Region of Ugra (2012, 2018, 2019) and Nadym district of the Yamalo-Nenets Autonomous Region (2017, 2019). It has been revealed that, during the 20th century, there was a gradual change in the status of the settlements — they ceased being transit centres on important for Siberia trade routes. Despite the qualitative change in travel technologies from the beginning of the 20th century, residents of remote settlements are limited in their movements, which is associated with the inaccessibility and cost of travel. The reason behind this is the lack of roads, railways, permanent navigable waterways, and distance from transport hubs. The transportation network, linked to industrial settlements and cities, creates conditions for territorial inequality, socio-territorial stratification and socio-economic asymmetry. An important resource for inhabitants of these poorly accessible areas are waterways and frozen soils, which allow building and using of the so-called winter roads that can be operated only in winter conditions.

Key words: Berezov district, Nadym district, Saranpaul, Nyaksimvol, Kutopiyugan, Nyda, Nori, transit centre, transport potential, automobile road for a winter period («zimnik»), social fears.

Funding. The study was financially supported by the Russian Foundation for Basic Research (project № 18-49-860006 p_a «lcy heart of the Urals: glaciers and permafrost in the life support system of the indigenous population of the Nether-Polar Urals») and State Project № AAAA-A17-117050400150-2.

REFERENCES

- Abramov I.V. (2017a). The Mansi reindeer herding as a strategy of sustenance: factors of origin and decline. *Vestnik arheologii, antropologii i etnografii*, (4), 104–113. (Рус.). Retrieved from: http://www.ipdn.ru/_private/a39/104-113.pdf.
- Abramov I.V. (2017b). Reindeer husbandry as a life support strategy for Mansi: Factors of origin and extinction. In: *Prirodnyye i istoricheskiye faktory formirovaniya sovremennykh ekosistem Srednego i Severnogo Urala: Materialy dokladov shkoly-konferentsii*. Yaksha: Federalnoye gosudarstvennoye byudzhethnoye uchrezhdeniye «Pechoro-llychskiy gosudarstvennyy prirodnyy biosfernyy zapovednik», 4–8. (Рус.). Retrieved from: <https://www.pechora-reserve.ru/konferenciya>.
- Adayev V.N., Martynova E.P., Novikova N.I. (2019). *Quality of life in the context of ethnological expertise in the Russian Arctic: Tazovsky District of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug: Studies in the Anthropology of Law*. Moscow, St. Petersburg: Nestor — Istoriya. (Рус.). Retrieved from: <https://www.academia.edu/41078913/>.
- Boudeville J.R. (1968). *L'espace et les Pôles de Croissance*. Puf, Paris, 1968.

От «точки роста» к труднодоступной территории...

Golovnev A.V. (1993). *Historical typology of economy of North-West Siberia peoples*. Novosibirsk: Izd-vo Novosib. un-ta. (Rus.).

Dogadina N.V., Kibardin M.M., Kudryavtsev A.F., Lekomtsev A.L., Sidorov V.P. (2016). Socio-economic Potential of the Region and the «Points of Growth». *Ekologicheskiy konsalting*, (1), 14–17. (Rus.).

Gritsay O.V., Ioffe G.A., Treyvish A.I. (1991). *Center and periphery in regional development*. Moscow: Nauka. (Rus.).

Dunin-Gorkavich A.A. (1995). *Tobolsk North: In 3 vol. Vol. 1: General overview of the country, its natural resources and industrial activities of the population*. Moscow: Libereya. (Rus.).

Habeck O.J. (Ed.) (2019). *Lifestyle in Siberia and the Russian North*. Cambridge, UK: Open Book Publishers. Retrieved from: <https://doi.org/10.11647/OBP.0171>.

Istomin Kirill V. (2015). Nomadic mobility of the Komi-izhem herders: Snowmobile revolution and market restoration. *Uralskiy istoricheskiy vestnik*, (2), 17–25. (Rus.). Retrieved from: http://uralhist.uran.ru/archive/411/428/_aview_b167.

Klimanov V.V. (2004). *Regional systems and regional development in Russia*. Izd. 2-e. Moscow: URSS.

Lasuén J.R. (1969). On growth poles. *Urban Studies*, (6), 137–152.

Liskevich N.A. (2018). On the history of the formation of the Nadym Komi. In: *Chelovek i Sever: antropologiya, arkheologiya, ekologiya: Materialy vserossiyskoy nauchnoy konferentsii. g. Tyumen. 2–6 aprelya 2018 g.* Tyumen: TyumNTs SO RAN, 383–386. (Rus.).

Liskevich N.A., Shubnitsina Ye.I. (2012). Nomads of Big Urals: On nomadism routes with deer breeders of Polar and Circumpolar Urals in XIX — first half of XX. *Vestnik arheologii, antropologii i etnografii*, (4), 106–117. (Rus.). Retrieved from: http://www.ipdn.ru/_private/a19/106-117.pdf.

Martynova E.P., Pivneva E.A. (2001). *Traditional nature of the North Priobye (based on Khanty-Mansi autonomous okrug)*. Moscow: Institut etnologii i antropologii RAN. (Rus.).

Perroux F. (1954). *L'Europe sans rivages*. Grenoble: Presses universitaires de Grenoble.

Pottier P. (1963). Axes de communication et développement économique. *Revue économique*, (14), 58–132.

Povod N.A. (2006). Komi of the Northern Trans-Urals: XIX — first quarter of XX century Novosibirsk: Nauka. (Rus.).

Ryazantsev I.P., Zavalishin A.Yu. (2006). *Territorial behavior of Russians: (Historical and sociological analysis)*. Moscow: Akademicheskiy proyekt: Gaudeamus. (Rus.).

Sibiryakov A.M. (2013). *On the communication routes of Siberia and its sea relations with other countries*. Arkhangelsk: KIRA. (Rus.).

Sokolova Z.P. (1991). Economic and cultural types and settlements of the Khanty and Mansi. In: Simchenko Yu.B. (Ed.). *Obskiye ugry (khanty i mansi): Materialy k serii «Narody i kulturny»*. Moscow: Institut etnologii i antropologii RAN. (Rus.).

Лискевич Н.А., <https://orcid.org/0000-0001-6622-0530>

Поршуннова Л.С., <https://orcid.org/0000-0001-9705-7019>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Accepted: 07.09.2020

Article is published: 27.11.2020