

DOI 10.31250/2618-8600-2021-1(11)-25-49

УДК 397.4(571.511)

В. Н. Давыдов

Музей антропологии и этнографии
им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН
Санкт-Петербург, Российская Федерация
ORCID: 0000-0003-2738-4609
E-mail: davydov.kunstkamera@gmail.com

Е. А. Давыдова

Музей антропологии и этнографии
им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН
Санкт-Петербург, Российская Федерация
ORCID: 0000-0002-9299-7551
E-mail: elenav0202@gmail.com

**Проекты развития инфраструктуры на Чукотке:
использование ресурсов жителями национальных
сел***

АННОТАЦИЯ. В статье представлены результаты полугодового полевого исследования, проведенного авторами в Иультинском районе Чукотского автономного округа в 2017–2019 гг. В работе проанализирована роль инфраструктуры в практиках получения и перераспределения ресурсов местными жителями; показана ключевая роль объектов транспортной инфраструктуры в реализации «каскада» проектов. Авторы приходят к выводу о том, что в условиях отдаленных сел важной предпосылкой осуществления повседневных практик является синергетический эффект, возникающий в рамках соединения серии проектов, а также «достраивания» незавершенных проектов усилиями местного сообщества с целью расширения своих потенциальных возможностей. Отдельное внимание уделяется многозадачности действий местных жителей, позволяющей экономить энергию при перемещениях, технологической обработке материалов, изготовлении и ремонте вещей. В статье рассматриваются также практики вторичного использования имеющихся ресурсов, в рамках которых осуществляется креативная трансформация материальных объектов. Подобным образом жители национальных сел Чукотки, включая кочующих тундровиков-оленьеводов, собственными усилиями решают проблему дефицита снабжения, поддержания пищевой безопасности, а также поиска новых ресурсов. Описываемые в статье стратегии использования инфраструктуры позволяют местным жителям наладить систему циркуляции ресурсов, необходимую для сохранения относительной энергетической автономности удаленных от центров распределения населенных пунктов. Реализуемые в регионе инфраструктурные проекты не только меняют восприятие ландшафта местными жителями, но, оказывая влияние на представления о пространстве, расстоянии, качестве пищевых продуктов и на репрезентируемые туристам образы чукотской национальной культуры, также стимулируют представителей местного сообщества вырабатывать новые стратегии приобретения ресурсов.

* Исследование выполнено при поддержке гранта Российского научного фонда (проект № 18-18-00309).

К Л Ю Ч Е В Ы Е С Л О В А : Арктика, Чукотка, инфраструктура, мобильность, ресурсы, снабжение, автономность, удаленность, энергетические режимы

Д Л Я Ц И Т И Р О В А Н И Я : Давыдов В. Н., Давыдова Е. А. Проекты развития инфраструктуры на Чукотке: использование ресурсов жителями национальных сел. *Этнография*. 2021. 1 (11): 25–49. doi 10.31250/2618-8600-2021-1(11)-25-49

V. Davydov

Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera), Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russian Federation
ORCID: 0000-0003-2738-4609
E-mail: davydov.kunstkamera@gmail.com

E. Davydova

Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera), Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russian Federation
ORCID: 0000-0002-9299-7551
E-mail: elenav0202@gmail.com

Infrastructure Development Projects in Chukotka: The Use of Resources by the Dwellers of the National Villages*

ABSTRACT. The article is based on the results of a six-month field study conducted by the authors in the Iul'tinskii raion of the Chukotka Autonomous Okrug from 2017 to 2019. This paper analyzes the role of infrastructure in the practices of obtaining and redistributing resources by local people. The text shows the key role of the transport infrastructure in the implementation of the projects' "cascade". The authors conclude that the important prerequisite for the maintenance of the everyday practices in the remote villages is a synergetic effect that occurs as a result of combining a series of projects, as well as "complementing" the unfinished projects by the efforts of the local community in order to expand its potential capabilities. They pay a special attention to the multitasking actions of local people, which allow saving energy within movements, technological processing of materials, construction and repair of things. The article also examines the practices of the secondary use of available resources, within the framework of which the creative transformation of material objects takes place. In this way, the dwellers of the national villages in Chukotka, including nomadic reindeer herders, solve their own problems of supply shortages, maintain their food security, and search for new resources. The described in the article strategies for the use of the infrastructure allow local people to establish a system of resources' circulation, which helps to maintain a relative energy autonomy of the remote from the distribution centers settlements. Implemented in the region

* The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation (project No. 18-18-00309).

infrastructure development projects do not only change the perception of the landscape by local people, but also, affecting the ideas about space, distance, food quality and images of the represented for tourists Chukchi national culture, stimulate the members of the local community to develop new strategies of resources' acquisition.

KEY WORDS: Arctic, Chukotka, infrastructure, mobility, resources, supply, autonomy, remoteness, energy consumption regimes

FOR CITATION: Davydov V., Davydova E. Infrastructure Development Projects in Chukotka: The Use of Resources by the Dwellers of the National Villages. *Etnografya*. 2021. 1 (11): 25–49. (In Russ.). doi 10.31250/2618-8600-2021-1(11)-25-49

В арктических селах, испытывающих сложности со снабжением, актуальной является проблема экономии ресурсов, а также стратегии их рационального распределения в рамках локального сообщества. Ключевую роль в снабжении и перераспределении ресурсов играет инфраструктура. В рамках своей активности местные жители используют предоставляемые инфраструктурой ниши или «аффордансы» (Gibson 1979; Ingold 2002) — возможности для осуществления практической деятельности. Именно инфраструктура обеспечивает подобный потенциал в арктических регионах, причем она предоставляет местным жителям не только физический доступ к ресурсам. Обеспечивая циркуляцию людей и материальных объектов (Урри 2012а; 2012b), инфраструктура сама является ресурсом в широком смысле. Она позволяет местному сообществу увеличивать скорость перемещения, создает возможности интеграции и развития экономических связей (Harvey and Knox 2012). Инфраструктура также выступает важным политическим ресурсом (Larkin 2013; Harvey and Knox 2015), обеспечивая коммуникацию с районными и окружными органами власти и создавая таким образом возможность учета местной специфики в рамках подготовки административных решений. Заброшенная инфраструктура служит одним из важнейших источников строительных материалов и топлива в северных регионах с дефицитом снабжения.

В данной статье представлены результаты полугодового полевого исследования, проведенного авторами в Иультинском районе Чукотского автономного округа с 2017 по 2019 г. Полевое исследование состояло из трех экспедиционных выездов, предпринятых в разные сезоны. Работы велись в национальных селах Амгуэма, Нутэпэльмен, районном центре — поселке городского типа Эгвекинот, а также на оленеводческих стоянках в тундре. Наблюдение повседневных практик использования ресурсов в разные сезоны и в разных контекстах позволило по-новому посмотреть на практики энергозатрат, осуществляемых в контексте мобильности, использования различных видов топлива, накопления и расходования ресурсов. Кроме того, появилась возможность исследовать вариативность



Рис. 1. Вид села Амгуэма. Чукотка, 2018 г. Фото В. Н. Давыдова

Fig. 1. View of the village of Amguema. Chukotka, 2018. Photo by V. N. Davydov

данных практик в зависимости от сезона, удаленности от центров распределения, наличия инфраструктуры.

Основное внимание исследователей было направлено на изучение способов использования и сохранения совокупности ресурсов в условиях удаленности от крупных центров их распределения. Был собран материал по снабжению сел пищевыми продуктами, водой, топливом (уголь, бензин, керосин, дрова). Особое внимание уделялось также сбору данных по функционированию подсобного хозяйства местных жителей: гаражей, сараев, металлических контейнеров, мест для хранения вещей и продуктов. Полевую работу исследователи вели среди разных категорий населения: морских зверобоев, рыбаков, оленеводов, представителей администрации, местной интеллигенции, работников сферы образования и пенсионеров. Интервью касались следующих тем: получение и использование ресурсов, аккумулирование различных источников энергии, стратегии распределения и перераспределения ресурсов, их экономии и вторичного использования, организация снабжения сел и находящихся в тундре оленеводов, ведение оленеводческого хозяйства, промысла морского зверя, обмен продуктами охоты, рыбной ловли и оленеводства, использование инфраструктуры и подсобных помещений. В центре внимания находилось применение инфраструктуры северных сел — различного рода построек, старых колхозных домов и нынешних коттеджей, взведенных по новым технологиям, а также использование основной транспортной магистрали

района — Иульгинской трассы, построенной силами заключенных Чукотлага с 1946 по 1951 г.

Инфраструктурные проекты не реализуются в изоляции. Как правило, одновременно функционирует целый ряд инициатив. Именно благодаря стыковке различных проектов местное население способно реализовывать свои повседневные задачи. При этом само осуществление определенного проекта нередко является результатом его дополнения целой серией начинаний, а также «встраивания» одного проекта в другие (Star 1999: 381; Bowker, Star 2000: 35). В статье на примере национальных сел Иульгинского района Чукотки рассмотрено влияние проектов развития инфраструктуры на практики использования различного рода ресурсов местным населением.

ТРАНСФОРМАЦИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ РЕЖИМОВ: СТРАТЕГИИ АВТОНОМИЗАЦИИ

Северные сообщества выработали технологии автономного существования в суровых климатических условиях. Ключевыми здесь являются кооперация местных жителей, практики обмена, позволяющие перераспределять ресурсы среди членов местного сообщества. Большую роль также играют энергосберегающие технологии, направленные на сохранение ресурсов в условиях их дефицита.

Существенные изменения в энергетических режимах произошли на Чукотке в советский период в процессе коллективизации. Важную роль в системе перераспределения ресурсов стало играть государство. Создаваемая им инфраструктура уменьшала степень автономности местного населения, меняла энергетический режим — совокупность способов получения и использования ресурсов. Для поддержания инфраструктуры, а также системы перемещений с помощью новых средств передвижения требовались поставляемые извне источники энергии. В постсоветский период снабжение северных сел было сильно сокращено. Жители отдаленных населенных пунктов Чукотки были вынуждены искать дополнительные ресурсы. Например, жители села Нутэп-эльмен вспоминают 1990-е годы как период, когда в селе долгое время «электричество давали только по несколько часов в день». В этой ситуации важную роль стали играть традиционные виды занятий — охота на морского зверя и рыбалка.

Арктические сообщества всегда находились в ситуации относительной автономности, обладали навыками существования в условиях длительной изоляции. Строительство объектов инфраструктуры позволяет преодолеть эту ситуацию, делает возможной транспортировку в отдаленные села продуктов, строительных материалов, топлива, создавая зависимость местного сообщества от внешнего снабжения. В то же время



Рис. 2. Первый километр Иультинской трассы. Пгт Эгвекино́т, Чукотка, 2018 г.
Фото В. Н. Давыдова

Fig. 2. The first kilometer of the Iul'tinskaia road. Egvekinot, Chukotka, 2018.
Photo by V. N. Davydov

инфраструктура обеспечивает возможности для относительной автономизации, позволяя перераспределять имеющиеся ресурсы в рамках района.

Ключевой составляющей автономности местного населения являются запасы продовольствия, поскольку в Арктике их получение и производство ограничиваются климатическими условиями. Появление и распространение новых технологий хранения продуктов приводит к изменению и технологий приготовления пищи, и состава производимых в тундре продуктов. Жители Чукотки стараются запастись продуктами впрок, чтобы не зависеть от сезонных изменений снабжения. Сейчас практически в каждой квартире или доме устанавливаются несколько холодильников и ларей, в которых хранятся замороженные продукты. Подобная практика стала возможна благодаря появлению более или менее стабильного снабжения сел электроэнергией, что, в свою очередь, требовало налаживания поставок топлива.

Следует заметить, что расходование предоставленных государством ресурсов может быть менее экономным по сравнению с расходованием личных резервов. В этом смысле действия местного сообщества направлены, прежде всего, на экономию личных ресурсов и создание собственных запасов. Например, топливо, предоставляемое различным государственным организациям, экономится меньше, чем индивидуальные запасы местных жителей. В селе Нутэпэльмен наблюдается

сезонное «уплотнение» жилого пространства: родственники остаются на зимовку в одном жилище с целью экономии топлива — каменного угля, который завозят в эти места только тогда, когда открыта навигация. Подобные сезонные стратегии были описаны М. Моссом у эскимосов (Mauss 1979). Жители села временно живут у родственников с целью сокращения расходования индивидуальных запасов, необходимых для поддержания автономности.

МЕНЯЮЩАЯСЯ МАТЕРИАЛЬНОСТЬ

Материальность является важной составляющей энергетических процессов. Вещи в определенном сочетании могут выступать одним из ключевых ресурсов освоения северных территорий. Скорость перемещения транспортных средств, тепловые свойства одежды и вещей, энергетические свойства продуктов определяются качеством материалов и веществ, из которых они состоят. Вместе с тем материальные объекты не существуют отдельно от социальных отношений (Humphrey 2005: 39). Транспортная инфраструктура позволяет наладить снабжение и отношения обмена, что приводит к трансформации системы перераспределения вещей.



Рис. 3. Старый вездеход с кабиной от грузовика, используемый вместо сарая. Село Амгуэма, Чукотка, 2018 г. Фото В. Н. Давыдова

Fig. 3. An old ATV with a cab from a truck used instead of a barn. The village of Amguema, Chukotka, 2018. Photo by V. N. Davydov

Инфраструктурные проекты влияют на изменение материальности. Вместе с ними приходят новые технологии, средства передвижения и строительные материалы. Это, в свою очередь, создает возможности для реализации других проектов развития инфраструктуры. Например, строительство Иульгинской трассы обеспечило возможности для доставки техники, материалов и последующего строительства инфраструктурных объектов в местных селах. Использование этой автодороги местными жителями в качестве «транспортной артерии», а также ресурса для приобретения материальных объектов оказало сильное воздействие на практики мобильности и представления о пространстве местных жителей. Наличие дороги «приблизило» находящееся на 91-м километре трассы село Амгуэма к районному центру. Одним из следствий подобной «близости» стала возможность его инфраструктурного развития, а также перераспределения ресурсов между селами района. Именно в Амгуэму был переведен из удаленного села Нутэпэльмен центр колхоза. Транспортная доступность позволила обеспечить несколько серий строительства новых зданий в селе. В 1970–1980-е гг. в Амгуэме были построены двух-, трех- и четырехэтажные блочные дома. Несколько лет назад в непосредственной близости от села построили забойный пункт, ориентированный, в частности, на возможность вывоза оленины в порт Эгвекино.

Амгуэма в инфраструктурном плане более развита по сравнению с береговыми поселениями. В отличие от них амгуэмские жилые дома обеспечены бытовыми удобствами. Так инфраструктурные проекты изменяют окружающую местных жителей материальность. Происходит постепенная замена объектов инфраструктуры, сопровождающаяся демонтажом старых объектов, причем местные жители находят им применение. Инфраструктура дает возможности использования разного рода материальных объектов в качестве ресурсов. Таким образом, материальность и технологии являются ключевыми составляющими энергетических режимов, сформировавшихся в условиях Севера.

ВТОРИЧНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ И МНОГОЗАДАЧНОСТЬ ДЕЙСТВИЙ

По понятным причинам для Арктики характерен дефицит вещей и материалов, необходимых для их производства. Каким образом недостаток материальных объектов компенсируется в условиях постоянного дефицита? Каждая конкретная вещь в Арктике обычно находит широкий спектр применения. Местные жители проявляют изрядную изобретательность в приспособлении, «подгонке» вещей, чтобы можно было использовать их тем или иным образом в необходимый момент. Они стараются использовать весь спектр возможностей, заключенных в материальном объекте.

Вещи в быту арктических кочевников отличает полифункциональность (Головнёв 2017: 13–14). Соединение различных функций в рамках одного материального объекта или института позволяет сократить энергозатраты направленные на их поддержание и воспроизводство. Полифункциональность следует рассматривать как в синхронном, так и в диахронном плане. Вещь в хозяйстве жителей Чукотки используется для решения нескольких задач, а также может быть трансформирована во что-то новое. Здесь задействован принцип максимальной утилизации имеющихся ресурсов. Например, крышка яранги изготавливается в основном из уже использовавшихся шкур или бывшего в употреблении брезента. При этом впоследствии изготовленные из меха крышки могут быть использованы как материал для изготовления обуви. Вещь периодически ремонтируется, постоянно обновляясь. Яранги и нарты нередко имеют новые детали, которые устанавливаются взамен сломанных и изношенных. Подобная «достройка», «подгонка» вещей, предполагающая замену составных частей вещи, в кочевом хозяйстве тундровиков осуществляется постоянно. Похожий принцип «второй жизни» вещей наблюдается при строительстве сараев и парников в селе Амгуэма. Довольно часто новые постройки собираются из остатков старых зданий и уже использовавшихся материалов. Таким образом, вещь не просто является полифункциональной в какой-то небольшой промежуток времени. Она может быть трансформирована в другой материальный объект, который будет ориентирован на выполнение новых функций и продолжит свою «биографию» (Корыtoff 1986) в ином качестве или в составе другой вещи.

Дополняется принцип полифункциональности также многозадачностью повседневных действий, позволяющей экономить ресурсы. Зачастую одно и то же действие может быть прагматически ориентировано сразу на решение целого ряда текущих задач. Подобная стратегия позволяет местным жителям минимизировать затраты энергии в рамках повседневных практик. Например, поездка в тундру может преследовать сразу несколько целей — доставка продуктов оленеводам, рыбалка, перевоз пассажиров к месту стоянки, а на обратном пути — передача посылок, транспортировка оленины в село, помощь в ремонте транспортных средств и т. д. Поездка обычно осуществляется в тот момент, когда она позволяет решить сразу несколько практических задач. Многозадачность действий в контексте маятниковых поездок в оленеводческие бригады во многом становится возможной за счет наличия Иульгинской трассы, позволяющей существенно сократить время перемещения.

Стратегия утилизации имеющихся ресурсов способствует уменьшению энергозатрат местного сообщества на строительство новых объектов. Многие инфраструктурные проекты были заморожены в постсоветский период. В ситуации сокращения снабжения и строительства люди начинали использовать любые материалы, пригодные для строительства.



Рис. 4. Яранга на берегу реки Амгуэма, Чукотка, 2018 г. Фото Е. А. Давыдовой

Fig. 4. Yaranga on the banks of the Amguema River, Chukotka, 2018. Photo by E. A. Davydova

Появляются универсальные материалы, которые находят различное применение в арктических селах. Один из таких материалов — пустые металлические бочки из-под топлива. Бочки использовались для обивки стен и крыш сараев, для изготовления печей-буржеек, коптилен, тележек и других вещей. Металлические трубы стали применять для изготовления нарт для снегоходов. Большой популярностью сейчас пользуется пластик черного цвета, это части полипропиленовых труб, использовавшихся для строительства коммуникаций в зданиях. Пластик применяется для обивки и изготовления полозьев нарт (Перевалова, Куканов 2019), снеговывивалок, инструментов.

Важным источником строительных материалов являются объекты инфраструктуры заброшенных поселков. Несмотря на их кажущуюся «необитаемость», многие конструкции оттуда используются местными жителями, и в этом смысле их жизнь продолжается (Цзин 2017: 21). При этом происходит изменение режима использования инфраструктуры. Например, постройки в заброшенном геологическом поселке Иульгин превратились для местных жителей в источник строительных материалов и топлива. Таким же образом они используют деревянные столбы расположенной вдоль трассы линии электропередач. После того, как в селах построили новые здания и коттеджи, остались старые постройки, которые со временем тоже превратились в источник строительных материалов и топлива. В Амгуэме несколько неразобранных старых домов стали



Рис. 5. Парник. Село Амгуэма, Чукотка, 2018 г. Фото Е. А. Давыдовой

Fig. 5. A greenhouse. The village of Amguema, Chukotka, 2018. Photo by E. A. Davydova

использовать в качестве складов и мастерских. Амгуэмцы также пользуются инфраструктурой рабочего поселка Дорожный, расположенного в четырех километрах от села.

Из частей старых зданий в Амгуэме построены сараи и гаражи, а также большое количество теплиц, которые получили широкое распространение недавно. Овощеводство в арктическом селе позволяет местным жителям быть менее зависимыми от внешнего снабжения. Теплицы в Амгуэме есть у многих жителей, причем выращивают овощи в теплицах не только приезжие, но и чукотское население. Они начинают высаживать растения весной, ежедневно отапливая теплицы. Подобная возможность в селе появилась именно благодаря наличию заброшенной инфраструктуры, расположенной в непосредственной близости. При помощи вторичного использования данного ресурса жители поддерживают собственное производство свежих овощей, которые очень редко появляются в местных магазинах. Большинство амгуэмцев культивируют овощи для собственного потребления. Несколько владельцев теплиц также выращивают их на продажу не только в самой Амгуэме, но и в районном центре. В теплицах растут в основном огурцы, помидоры, щавель, петрушку и укроп. Это позволяет поддерживать пищевое разнообразие. Местные жители также выращивают овощи на специально оборудованных подоконниках и верандах. Например, веранда здания администрации в селе Амгуэма используется вместо теплицы.

Стратегия вторичного использования ресурсов позволяет местным жителям возводить собственные инфраструктурные объекты. Это особенно актуально в местах с дефицитом снабжения. Парники и теплицы, таким образом, являются не только результатом утилизации старых заброшенных конструкций, но и позволяют дополнить имеющуюся инфраструктуру новыми возможностями, что способствует автономизации села.

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ АРКТИКИ

В населенных пунктах Арктики можно наблюдать большое количество металлических контейнеров и самодельных подсобных помещений, гаражей, построенных из подручных материалов. Для быта жителей северных сел характерна однотипность построек. Модульность — одна из ключевых характеристик для освоения ландшафтов представителями северных кочевых сообществ (Головнёв 2017: 10–11). Таким универсальным модулем освоения пространства стал металлический контейнер, предназначенный первоначально для морских грузоперевозок. Этот модуль позволяет живущим в коттеджах сельчанам хранить топливо, технику, вещи и продукты, которые должны находиться в холоде.

Зачастую жителями применяются однотипные стратегии. Похожая модульность используется в вахтовом освоении северных территорий промышленными компаниями. Использование металлического модуля позволяет сократить энергозатраты на установку и демонтаж конструкции в конкретном месте. Фактически объект переносится на новое место целиком, меняется только его локализация. Процесс заполнения пространства прибрежных арктических населенных пунктов металлическими модулями — контейнерами — происходит преимущественно с использованием водного транспорта. Затем при наличии автодорог и зимников контейнеры перемещаются в села, удаленные от моря. В совокупности этот процесс можно назвать «контейнеризацией» Арктики.

Сегодня контейнер можно встретить в любом населенном пункте Иульгинского района. В Амгуэму они попадают именно благодаря Иульгинской трассе. В береговые села Ванкарем и Нутэпэльмен контейнеры были завезены во время навигации, когда шло строительство коттеджей. В них поставлялись строительные материалы. Поскольку села отапливаются углем, большой металлический контейнер для угля устанавливался неподалеку от каждого дома. Жители прибрежных сел приспособили контейнеры для хранения не только угля, но и продуктов питания, одежды, инструментов; контейнеры используют в качестве гаражей для техники. Некоторые оборудовали в контейнерах бани, снабдив их печью-буржуйкой.

В Амгуэме контейнеры устанавливались блоками на некотором отдалении от жилых помещений, жители использовали их совместно как

подсобные помещения для хранения изделий из меха и продуктов. Часть контейнеров приобретали сами жители и устанавливали в непосредственной близости от жилых домов, несмотря на запреты администрации. При этом надо отметить, что в Амгуэме налажена система центрального отопления и нет необходимости использовать контейнеры для хранения угля. Именно поэтому здесь контейнеры ставили блоками на некотором расстоянии от домов и затем централизованно распределяли между жителями как площади для хранения. Однако для многих это оказалось не очень удобным, и жители старались ставить самостоятельно привозимые в село контейнеры в удобных для ежедневного использования местах.

Многие из контейнеров уже непригодны для морских перевозок, в этом качестве они отслужили свой срок, по имеющимся на них надписям видно, что большая их часть была задействована в грузоперевозках в странах Юго-Восточной Азии. Таким образом, старые контейнеры начинают свою «вторую жизнь» в Арктике, где наблюдается дефицит строительных материалов. Контейнер обладает рядом важных свойств, позволивших ему найти столь широкое применение. Прежде всего это мобильность и жесткость конструкции. Он является весьма практичной альтернативой многим хозяйственным постройкам, а при необходимости может быть перемещен в другое место.

КАК «УДАЛЕННОСТЬ» СОЗДАЕТ СПРОС

Еще один аспект, требующий рассмотрения, — практики вторичного использования продуктов. Особенность продуктов, предназначенных для питания человека, состоит в том, что манипуляции с ними происходят с учетом темпорального измерения — у них имеется срок годности. Официальный срок годности продуктов в Арктике довольно часто не совпадает со сроком их фактической реализации. При этом физически многие просроченные продукты не являются несъедобными и употребляются в пищу местными жителями, которые воспринимают наличие подобных товаров в магазинах как естественное положение вещей. Выше мы уже рассмотрели, каким образом та или иная вещь может получить «вторую жизнь». Похожая ситуация происходит и с просроченными товарами, которые при помощи транспортной инфраструктуры перераспределяются и доставляются к местам потенциального сбыта. В рамках этого процесса происходит доставка просроченных товаров или продуктов с истекающим сроком годности в места, испытывающие дефицит снабжения. В этой ситуации продукты получают вторую, а иногда третью возможность реализации. То, что не было реализовано на «материке», а потом в магазинах районного центра, доставляется в сельские магазины.

Важным фактором здесь является навигация. Именно от морских поставок зависит то, насколько свежее продовольствие попадает

в магазины Иульгинского района. Продукты завозятся в порт Эгвекино, а оттуда распределяются по населенным пунктам района. При этом «свежесть» продуктов выступает как относительная категория. В период навигации сельские магазины, казалось бы, должны наполняться вновь привезенными с Большой земли продуктами, но открытие навигации стимулирует также перераспределение продуктов внутри района. Ко времени прибытия новых поставок магазины районного центра переполнены просроченными продуктами, и для того, чтобы разместить вновь привезенные товары, часть нереализованной продукции обычно везут в сельские магазины. Таким образом в период навигации происходит пополнение сельских магазинов нереализованными в районном центре продуктами. Организовать подобный поток позволяет наличие в районе сетевых магазинов, имеющих филиалы в национальных селах. Так постоянно осуществляется перераспределение товаров в рамках подобных сетей, и отдаленные села здесь являются потенциальными точками сбыта для нереализованных в срок товаров. В 2018 году в магазинах Амгуэмы продавали, в частности, молочные продукты, срок годности которых давно истек, а непросроченные консервы были и вовсе редкостью и стоили значительно дороже, что вынуждало местных жителей покупать именно просроченные товары.

Дефицит промышленных товаров и продуктов в удаленных селах рождает высокий спрос на них, причем потенциально здесь можно реализовать продукты и вещи плохого качества или с истекшим сроком годности. Итак, перед нами ситуация, когда, казалось бы, в наиболее доступном в транспортном отношении селе в магазинах реализуется больше всего просроченной продукции. Парадоксальным образом подобная ситуация связана с наличием инфраструктуры, позволяющей наладить сбыт просроченных товаров. Сравнительно невысокая себестоимость транспортировки и наличие необходимой инфраструктуры ведут к наполнению сельских магазинов «просрочкой». Между тем в случае проверок такое положение вещей объясняется удаленностью региона и села в частности. Любопытно, что в труднодоступном по суше селе Нутэпэльмен просроченных товаров было несколько меньше. Поскольку село удаленное, везут туда в основном то, что можно быстро продать. Лучшее всего в регионе, несмотря на высокую стоимость, расходятся именно «свежие» продукты.

Пространственная удаленность является потенциальным ресурсом в рамках определенных видов деятельности (Schweitzer, Povoroznyuk 2019). «Удаленность» чукотских сел — это относительная категория, как было показано выше, она может использоваться для обоснования продажи просроченных и некачественных товаров. Иульгинская трасса способствовала увеличению количества перемещений не только между тундрой и селом, но и между селом и районным центром. Благодаря трассе

дорога на автотранспорте до стоянки одной из оленеводческих бригад занимала летом 2018 г. два часа. Столько же времени требуется для того, чтобы доехать из села в районный центр. Тем не менее погодные условия могут вносить свои коррективы, делая перемещения по трассе невозможными, отрезая на некоторое время Амгуэму от районного центра, вновь временно превращая ее в удаленное и труднодоступное село. Например, весной 2019 г. село было временно изолировано от районного центра, так как власти Иультинского района отложили чистку дороги от снега до завершения длительной пурги в целях экономии средств. Но даже если снег долго не чистят, перемещение по трассе может осуществляться на снегоходах по вновь образованным следам.

Эгвекинот и Амгуэма воспринимаются местными жителями как близлежащие населенные пункты, в то время как Ванкарем и Нутэпэльмен считаются удаленными от Амгуэмы и районного центра. Нутэпэльменцы, в частности, переводят название своего села как «край земли», тем самым подчеркивая ощущение своей удаленности. При этом амгуэмцы не воспринимают себя отрезанными от центра и довольно часто посещают Эгвекинот. Два раза в неделю, по вторникам и четвергам, в Эгвекинот отправляется социальный автобус-«вахтовка», который практически всегда заполнен пассажирами. В эти дни жители ездят в районный центр, чтобы купить продукты и промтовары, посетить поликлинику, оформить документы и навестить родственников. Закономерно, что в эти дни растет объем продаж в местных магазинах, и их называют «выездными». Таким образом, местные жители стремятся самостоятельно решать проблему обеспечения продуктами, используя дорогу и транспортные средства.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ «КАСКАД»

Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в реализации ряда других проектов. Ее объекты образуют систему, позволяющую перемещать людей и грузы. Будучи объединенными в различные системы, они помогают существенно увеличить силы индивидов (Урри 2012а: 272). Ряд проектов взаимодействуют между собой симбиотически и изначально создавались как элементы для встраивания в общую систему. Соединение нескольких проектов позволяет достичь определенного синергетического эффекта, дающего возможность реализации практических действий в условиях слабого государственного снабжения и удаленности от центров распределения ресурсов.

Другими словами, проекты развития транспортной инфраструктуры нередко взаимосвязаны, один часто является продолжением другого или нескольких других проектов. Примером может служить функционирующий в Иультинском районе инфраструктурный тандем Иультинской трассы и Северного морского пути (СМП). Трасса проектировалась как



Рис. 6. Яранга и металлические контейнеры. Село Амгуэма, Чукотка, 2018 г.
Фото В. Н. Давыдова

Fig. 6. Yaranga and iron containers. The village of Amguema, Chukotka, 2018.
Photo by V. N. Davydov

продолжение СМП, которое было ориентировано на двустороннее движение — завоз строительных материалов, товаров и продовольствия в одну сторону, вывоз полезных ископаемых и продуктов местных колхозов — в другую. Причем в отношении направления перемещений и их динамики наблюдается асимметрия: количество ввозимых материальных объектов превышает вывоз произведенных на месте продуктов. Первоначально трасса была ориентирована на вывоз — она предоставляла возможность транспортировки добытых полезных ископаемых в порт Эгвекино. Во многом такое направление было продиктовано спецификой советского проекта освоения северных территорий, нашедшей свое материальное воплощение в объектах инфраструктуры. Дорога являлась не просто частью проекта советизации и индустриализации, но сама транслировала идеологию (Humphrey 2005). Архитектурные формы могут служить материализацией идей, воплощая в себе определенную силу, но при этом нередко могут использоваться местным населением в несколько иной, чем было задумано, форме (Humphrey 2005). Иульгинская трасса показывала могущество государства, позволявшее осваивать отдаленные и труднодоступные места. После закрытия поселка Иульгин проект стал в большей степени ориентироваться на ввоз товаров, техники и строительных материалов в Амгуэму. Сейчас по Иульгинской трассе в районный центр вывозится в основном оленина. Однако при позднем осеннем забое есть

риск не успеть до конца навигации, в результате чего часть производимой на местах продукции может остаться в Эгвекиноте.

Трасса позволяет сэкономить время и сократить расстояние лишь на ограниченном отрезке пути. Несмотря на технические сложности, наземное сообщение менее затратно по сравнению с авиaperевозками. Именно поэтому большая часть продуктов завозится в береговые села не вертолетом, а вездеходами и трэколами (колесными вездеходами). Для местных жителей важную роль играет перевоз пассажиров и товаров по направлению Анадырь — Эгвекинот. Отсутствие сухопутной дороги до окружного центра частично компенсируется за счет нерегулярных рейсов трэколов в зимний и весенний периоды. Кроме того, на этом отрезке пути также наблюдается асимметрия потока пассажиров и товаров: из Анадыря в Эгвекинот на трэколах в основном перевозят товары, на обратном пути в Анадырь водители разгруженных трэколов стараются взять пассажиров.

Реализация проектов развития транспортной инфраструктуры позволяет воплощать в жизнь целый ряд других связанных с ними проектов. Так, строительство одного инфраструктурного объекта — дороги — стимулировало развитие инфраструктуры села. Дорога стала дополнительным аргументом в пользу строительства неподалеку от села забойного пункта. Еще в советское время на 94-м км трассы существовал забойный пункт, в 2000-е годы здесь же по финской технологии был построен современный забойный пункт. Наличие дороги и забойного пункта позволило наладить производство и сбыт оленины. Трасса помогает не только снабжать населенные пункты района продуктами питания и товарами, но и выстроить систему обмена продуктами между различными населенными пунктами и оленеводческими стоянками, сокращая время перемещений между ними в некоторых частях пути. Так, очевидно, что морская пища локализуется на побережье, а тундровая — у оленеводов. Теперь же мясо и жир морских животных, рыба, оленина, ягоды и растения перераспределяются и доставляются в Амгуэму, Эгвекинот или прибрежные села по дороге.

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ «ПЛАГИНЫ»: ЯРАНГИ В СЕЛЕ

Функционирование проектов напоминает использование плагинов в компьютерных программах. Инфраструктурные проекты всегда «достраиваются» с помощью различных «расширений», позволяющих местным жителям реализовать целый набор операций. Жители Арктики нередко самостоятельно оптимизируют имеющиеся инфраструктурные проекты, создавая новые объекты. Это позволяет им расширить свои возможности в рамках хозяйственной деятельности.

Примером подобного «достраивания» являются яранги, устанавливаемые жителями села Амгуэма на берегу реки. Подобная форма



Рис. 7. Приготовление лепешек на очаге в яранге. 5-я оленеводческая бригада МУП СХП «Амгуэма». Иультинский район, 2018 г. Фото Е. А. Давыдовой

Fig. 7. Cooking cakes on the hearth in the yaranga. 5 reindeer herding brigade of the MUP agricultural enterprise "Amguema". Iul'tinsky raion, 2018. Photo by E. A. Davydova

землепользования сильно напоминает возделывание дачных участков. Она также предоставляет местным жителям возможность использовать дополнительные площади за пределами квартир. Наличие яранг в непосредственной близости от села характеризуется сезонностью, эти мобильные жилища не являются основными и редко используются для ночлега. Похожая практика существует и в других регионах Арктики. На Ямале, например, распространилась стратегия использования «дачных чумов» (Яптик 2020).

В амгуэмских ярангах готовят блюда традиционной кухни, обрабатывают шкуры, хранят сети, нарты, инструменты. Местные жители проводят на берегу реки свободное время, рыбачат. Кроме того, многие бывшие оленеводы, продолжая использование яранг, обеспечивают тем самым их сохранность. Если мобильное жилище хранится в сарае или контейнере в собранном виде, то крышки требуют регулярной просушки, время от времени их необходимо ремонтировать. При использовании яранг их составные части периодически ремонтируются хозяевами, для этого не нужно специально доставать их, пересматривать, отводить время для ремонта и т. п. Использование яранг способствует сохранению семейных ритуалов, памяти, а также самого жилища. Яранга состоит из деревянного каркаса и покрышек из меха и брезента. Она постоянно обновляется в процессе эксплуатации. Если оставить ее

надолго сложенной на нартах или в помещении, она может обветшать, крыши начинают портиться. Количество устанавливаемых вблизи села яранг из года в год меняется. В августе 2018 г. на берегу реки Амгуэма располагались пять яранг.

Существует большой соблазн интерпретировать использование мобильных жилищ на берегу реки Амгуэма как особое новое явление, нацеленное на туристов. Тем не менее подобная практика существовала с самого основания села. Местные жители говорят, что в момент строительства домов в селе часть жителей продолжала жить в ярангах. Не стремились они их разбирать и после того, как дома были построены. Фактически подобная практика расширения пространства хозяйственной деятельности лежала в основе создания села. Первые жители села — оленеводы — ставили в селе яранги и использовали их вместе с домами. Подобное применение стационарных и мобильных жилищ в населенных пунктах наблюдалось и у других оленеводческих групп. Например, на Северном Байкале эвенки использовали дополнительные постройки вместе с бревенчатыми домами (Шубин 1963: 182). В Олекминском районе Республики Саха (Якутия) пожилые эвенки-олленеводы до сих пор используют конические мобильные постройки, которые располагаются в непосредственной близости от изб, в летнее время в качестве помещения для приготовления пищи.

Посредством яранг местные жители расширяют свои возможности, а также «достраивают» необходимую им инфраструктуру. Хозяйка одной из яранг сказала, что хотела бы в будущем поставить рядом с ярангой металлический контейнер для хранения шкур. Подобные контейнеры и сараи местные рыбаки используют на территории, находящейся ниже по течению реки Амгуэма, чтобы оставлять в них моторы и рыболовные снасти.

Описанные выше «расширения» в виде дополнительной инфраструктуры, туристических объектов возможны только при наличии базового проекта, а также его поддержания за счет государства и усилий местных жителей. Многие проекты никогда не были бы реализованы, если бы их не поддерживало государство (Эткинд 2020: 59).

При этом обещания, которые провозглашаются в рамках того или иного проекта, не являются исключительно дискурсивными категориями, но играют центральную роль в самом процессе создания инфраструктуры и укрепления роли государства (Harvey, Knox 2012: 524). Благодаря государственному финансированию в постсоветский период сохранялось функционирование части трассы до села Амгуэма, что позволило местным жителям наладить систему перемещений и перераспределения ресурсов, а также осуществлять по трассе часть пути для доставки продуктов в прибрежные села Ванкарем и Нутэпэльмен.

МЕНЯЮЩЕЕСЯ ВОСПРИЯТИЕ ЧУКОТСКИХ ЛАНДШАФТОВ

Кроме изменения материальности, рассматриваемые проекты развития инфраструктуры меняли эстетическое восприятие ландшафта местными жителями. Так, неотъемлемым атрибутом трассы являются расположенные вдоль дороги деревянные столбы электропередач — их можно видеть как на фотографиях трассы, так и на картинах, представленных в краеведческом музее в Эгвекиноте.

Как было показано, Иультинская трасса занимает ключевое место в повседневных практиках местных жителей. Об этом красноречиво говорит традиция называть населенные пункты, а также обозначать месторасположение людей, животных, объектов, по километражу дороги. Например, отправляясь в Эгвекинот, местные жители говорят, что едут «на первый»: районный центр располагается в начале трассы, то есть на первом километре. Рассказывая о месторасположении стада какой-либо бригады, они также нередко указывают на километраж трассы, на расположенные на ней объекты как пространственные ориентиры, отмечая, что бригада находится на том или ином километре. При этом люди и олени могут располагаться далеко от дороги, по правую или левую сторону от нее, однако часть пути к оленеводческим стоянкам зачастую проходит именно по трассе. Километр, где делают поворот в тундру, указывается в качестве их места расположения. Иультинская дорога, пересекая реку Амгуэма и амгуэмскую тундру, делит пастбища, традиционно использовавшиеся оленеводами, на две части.

Сама дорога сейчас является для многих местных жителей способом выезда «на природу», «на рыбалку», «на купание», для поездки за ягодами, они проезжают, двигаясь по ней, знакомые ландшафты, при этом информанты говорили, что не хотели бы променять их на жизнь в городе. В этом смысле дороги способны «очаровывать» (Harvey, Knox 2012: 522) представителей местного сообщества, причем не только посредством разделяемых его членами надежд и ожиданий. Материальные объекты связаны с определенными эмоциями, чувствами и переживаниями (Humphrey 2005: 42).

История Иультинской трассы вплетена в историю местного сообщества. События, связанные со строительством трассы, также меняли представление о ландшафте. Например, местные жители предпочитают купаться в теплые летние дни в карьерах, появившихся относительно недавно вблизи трассы, когда для ее ремонта потребовались камни, а не в расположенных неподалеку от дороги живописных озерах. Информант пояснил сложившуюся ситуацию тем, что дорогу строили заключенные, многие из них погибли или были убиты, а тела мертвых при этом «сбрасывали в озера». Местные жители считают, что в водоемах, расположенных вдоль трассы, затоплены останки многих строителей-заключенных,

а сама дорога «выстроена на человеческих костях», поэтому, если делают привал поблизости от озера во время сбора ягод, предпочитают брать воду из ручьев.

Следует отметить также процесс коммодификации чукотской культуры, который происходит в Амгуэме благодаря наличию трассы. Село, по сравнению с другими населенными пунктами, обладает большей транспортной доступностью, поэтому чаще других сел посещается туристами. Места и элементы национальной культуры превращаются в объект потребления. Тем не менее сама установка яранг преследует множество целей, то есть здесь вновь ключевым оказывается принцип многозадачности. Яранги не только привлекают туристов, но, как уже было отмечено, используются местными жителями для повседневных хозяйственных нужд.

Традиционные чукотские жилища на берегу Амгуэмы превратились в обязательное место посещения для туристов. Во время праздников местные жители готовят блюда национальной кухни, угощая гостей. То, что в Амгуэме появляются туристы, тоже обусловлено наличием трассы, позволяющей за пару часов добраться до села из районного центра. Наличие яранг работает на имидж «традиционности», отвечает стремлению туристов увидеть местный колорит. Важным туристическим объектом является и сама трасса, поскольку вдоль нее до сих пор сохранилось множество объектов, связанных с эпохой сталинских лагерей. Полуразрушенные каменные строения служат точками остановок и являются местной достопримечательностью. Спросом среди иностранных туристов пользуется посещение оленеводческих бригад. Оплаченная туристами поездка одновременно и завоз продуктов в бригаду. Кроме того, часть продуктов и вещей туристы обычно дарят оленеводам.

Сама трасса превратилась в туристический бренд района, который представлен на продаваемых в аэропорту Анадыря магнитах, календарях, а также в медиа-пространстве (съемки Иульгинской трассы используются в ряде видеороликов о районе, размещенных в YouTube). Одной из значимых туристических точек является и место пересечения трассы Северным полярным кругом. Интересна инициатива создания памятника в этом месте: один из местных жителей изготовил его из металлических труб, сварив из них арку — символ Северного полярного круга. Сюда возят гостей города, здесь останавливаются проезжающие по трассе туристы.

Таким образом, инфраструктурные проекты меняют восприятие культурного ландшафта Чукотки, а также создают предпосылки для появления новых практик. Важным ресурсом для местного населения становится туризм. Он предстает как дополнительный ресурс, способный развиваться дальше благодаря имеющимся в районе объектам транспортной инфраструктуры. При этом местные жители совмещают предоставляемые в рамках взаимодействия возможности со своими практическими задачами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортная инфраструктура в Арктике не только связывает отдаленные населенные пункты с центрами, но и является важным элементом практик управления и коммуникации, позволяет получить и перераспределить ресурсы, а также меняет представления местных жителей о пространстве. Несмотря на свою видимую статичность, она предстает как набор постоянно обновляемых объектов, способствует проявлению творческого начала местными жителями. Иульгинская трасса — незавершенный проект, но вместе с тем она содержит огромный потенциал для креативности и культурных импровизаций (Ingold and Hallam 2007). Несмотря на то что инфраструктура в регионе создавалась в советский период с целью трансформации образа жизни и моральных ценностей местного сообщества (Humphrey 2005), его представители своими усилиями меняли сам инфраструктурный проект. Причем те, кто разработал и запустил его, не могли контролировать не только процесс воображения и преобразования транслируемых инфраструктурой идеологических установок (Humphrey 2005), но и сам процесс креативных преобразований материальности, инициируемый повседневными действиями представителей местного сообщества. Встраивание данного проекта в «каскад» других проектов позволяет поддерживать сложившийся энергетический режим и обеспечивает постоянную циркуляцию пищевых продуктов, промтоваров, строительных материалов, топлива — различного рода ресурсов, составляющих его. В условиях Арктики она обеспечивает не только внешнее снабжение, но и внутреннее перераспределение имеющихся в регионе ресурсов.

Для отдаленных сел важной предпосылкой осуществления повседневных практик является синергетический эффект, возникающий при соединении серии проектов и при «достраивании» незавершенных проектов усилиями местного сообщества с целью расширения потенциальных возможностей своих действий, а также встраивания их в другие реализуемые проекты (Star 1999). Инфраструктура обладает определенной пластичностью и является незавершенным проектом, что позволяет местным жителям приспособлять ее для решения своих практических задач. Именно благодаря усилиям представителей местного сообщества, позволяющим «достраивать» имеющиеся проекты, можно использовать заложенный в материальных объектах потенциал.

Инфраструктура, таким образом, находится в процессе постоянных трансформаций, а не является чем-то застывшим, статичным или развивающимся по четко заданной инициаторами проекта траектории. В данном контексте функционирование инфраструктуры в Арктике не только результат «рациональных процессов планирования и дизайна» (Harvey, Knox 2012: 523), но следствие их доработки и отладки с участием

представителей местного сообщества. Транспортная инфраструктура на Чукотке не только обеспечивает постоянные перемещения, но и меняет сопровождающую реализацию повседневных задач материальность, позволяя использовать привозные и имеющиеся в наличии ресурсы. Реализуемые в регионе инфраструктурные проекты не только меняют восприятие ландшафта местными жителями, но и, оказывая влияние на представления о пространстве, удаленности, качестве пищевых продуктов и демонстрируемых внешним наблюдателям элементах чукотской культуры, стимулируют местных жителей вырабатывать новые стратегии получения ресурсов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Головнёв А. В. Арктический этнодизайн // Уральский исторический вестник. 2017. № 2 (55). С. 6–15.

Перевалова Е. В., Куканов Д. А. Нарта: старые технологии и новые материалы (Чукотка, Ямал, Кольский полуостров) // Кунсткамера. 2019. № 3 (5). С. 106–118.

Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012а. 576 с.

Урри Дж. Социология за пределами обществ: Виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012б. 336 с.

Цзин А. Л. Гриб на краю света: о возможности жизни на руинах капитализма. М.: Ad Marginem Пресс, 2017. 376 с.

Шубин А. С. Современное эвенкийское село. Исследования по истории Бурятии // Труды комплексного научно-исследовательского института. 1963. № 11. С. 179–188.

Эткинд А. Природа зла. Сырьё и государство. М.: Новое литературное обозрение, 2020. 504 с.

Яптик Е. С. «Дачный» чум как стратегия хозяйственной деятельности ненцев Ямала // Кунсткамера. 2020. № 1 (7). С. 16–23.

Bowker G. C., Star S. L. *Sorting Things out: Classification and its Consequences*. London: MIT Press, 2000. 392 p.

Gibson J. J. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin, 1979. 332 p.

Harvey P., Knox H. *The Enchantments of Infrastructure* // *Mobilities*. 2012. № 7 (4). Pp. 521–536.

Harvey P., Knox H. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca and London: Cornell University Press, 2015. 264 p.

Humphrey C. *Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination* // *Journal of the Royal Anthropological Institute*. 2005. № 11 (1). P. 39–58.

Ingold T. *The Perception of Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London, New York: Routledge, 2002. 465 p.

Ingold T., Hallam E. *Creativity and Cultural Improvisation: An Introduction* // *Creativity and cultural improvisation* / Ed. by T. Ingold and E. Hallam. Oxford: Berg, 2007. P. 1–24.

Kopytoff I. *The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process // The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective* / Ed. by A. Appadurai. Cambridge: Cambridge University Press, 1986. Pp. 64–91.

Larkin B. *The Politics and Poetics of Infrastructure // Annual Review of Anthropology*. 2013. № 42. Pp. 327–343.

Mauss M. *The Seasonal Variations of the Eskimo: A Study of Social Morphology*. London: Routledge, 1979. 138 p.

Schweitzer P., Povoroznyuk O. *A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad // Social Anthropology*. 2019. № 27 (2). Pp. 236–252.

Star S. L. *The Ethnography of Infrastructure // American Behavioral Scientist*. 1999. № 43 (3). Pp. 377–391.

REFERENCES

Bowker G. C., Star S. L. *Sorting Things out: Classification and its Consequences*. London: MIT Press, 2000. (In English).

Etkind A. *Priroda zla. Syr'e i gosudarstvo* [Natural Evil: A Cultural History of Resources]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2020. (In Russian).

Gibson J. J. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin, 1979. (In English).

Golovnev A. V. [Arctic Ethnodesign]. *Ural'skii istoricheskii vestnik* [Ural Historical Journal], 2017, no 2 (55), pp. 6–15. (In Russian).

Harvey P., Knox H. *The Enchantments of Infrastructure. Mobilities*, 2012, no 7 (4), pp. 521–536. (In English).

Harvey P., Knox H. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca and London: Cornell University Press, 2015. (In English).

Humphrey C. *Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination. Journal of the Royal Anthropological Institute*, 2005, no 11 (1), pp. 39–58. (In English).

Iaptik E. S. [“Dacha” Choom as a Strategy of the Yamal Nenets' Economy]. *Kunstkamera* [Kunstkamera], 2020, no 1 (7), pp. 16–23 (In Russian).

Ingold T. *The Perception of Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London, New York: Routledge, 2002. (In English).

Kopytoff I. *The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Ed. by A. Appadurai. Cambridge: Cambridge University Press, 1986, pp. 64–91. (In English).

Larkin B. *The Politics and Poetics of Infrastructure. Annual Review of Anthropology*, 2013, no 42, pp. 327–343. (In English).

Mauss M. *The Seasonal Variations of the Eskimo: A Study of Social Morphology*. London: Routledge, 1979. (In English).

Perevalova E. V., Kukanov D. A. [Sledges: old technologies and new materials (Chukotka, Yamal, Kola Peninsula)]. *Kunstkamera* [Kunstkamera], 2019, no 3 (5), pp. 106–118 (In Russian).

Schweitzer P., Povoroznyuk, O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad. *Social Anthropology*, 2019, no, 27 (2), pp. 236–252. (In English).

Shubin A. S. [Contemporary Evenki Village]. *Issledovaniia po istorii Buriatii. Trudy kompleksnogo nauchno-issledovatel'skogo instituta* [Studies on the History of Buryatia. Proceedings of the Complex Research Institute], 1963, no, 11, pp. 179–188. (In Russian).

Star S. L. The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 1999, no 43 (3), pp. 377–391. (In English).

Tsing A. L. [The Mushroom at the End of the World. On the Possibility of Life in Capitalist Ruins]. Moscow: Ad Marginem Press Publ., 2017. (In Russian).

Urry J. *Mobil'nosti* [Mobilities]. Moscow: Praxis, 2012a. (In Russian).

Urry J. *Sotsiologiya za predelami obshchestva: Vidy mobil'nosti dlia 21 stoletia* [Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century]. Moscow: Izdatel'skii dom Vysshei shkoly ekonomiki Publ., 2012b. (In Russian).

Submitted: 21.11.2020

Accepted: 10.01.2021

Article published: 01.04.2021