

Секция 44
ТРАНСПОРТНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СИСТЕМЕ
КОММУНИКАЦИЙ И СОЦИАЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ НА СЕВЕРЕ

Поворознюк Ольга Алексеевна – к.и.н., Институт культурной и социальной антропологии Венского университета (Вена, Австрия), olga.povoroznyuk@univie.ac.at

Швайццер Петер – Ph.D., Институт культурной и социальной антропологии Венского университета (Вена, Австрия), peter.schweitzer@univie.ac.at

АГАПОВ Михаил Геннадьевич

Тюменский научный центр СО РАН (Тюмень), tagapov74@gmail.com

БИЗНЕС-ПЕРЕВОЗКИ ПО ЗИМНИКАМ
ЯМАЛЬСКОГО РАЙОНА ЯНАО:
ЛЮДИ, ТЕХНИКА, ПРАКТИКИ

Проблема ограниченной транспортной доступности удаленных районов является ключевым вопросом нового индустриального освоения Арктической зоны Российской Федерации. Особый интерес в этой связи представляют снежелезные дороги (СЖД) («зимники»). По своему статусу СЖД делятся на официальные и неофициальные. СЖД и складывающиеся на них и вокруг них социальные отношения рассматриваются с точки зрения сформулированного Н.Ю. Замятиной и А.Н. Пилясовым мультимодального подхода. Под мультимодальностью понимается сочленение разных транспортных средств в процессе доставки грузов и пассажиров, когда транспортные системы всех уровней обеспечивают получение эффекта экономии на диверсификации маршрутов и грузов. Таким образом, мультимодальный подход нацелен на выявление механизмов интеграции официальных и неофициальных, современных и традиционных, постоянно и сезонно действующих путей сообщения в повседневных мобильных практиках жителей Арктической зоны РФ. Доклад подготовлен по материалам авторских полевых исследований, проводившихся в Ямальском районе Ямало-Ненецкого автономного округа в 2016–2018 гг.

ВАСИЛЬЕВА Валерия Владиславовна

Европейский университет в Санкт-Петербурге (Санкт-Петербург); Тюменский государственный университет (Тюмень), leravasilyeva11@gmail.com

ОЖИДАНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
С ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО «ОПОРНОЙ ТОЧКИ»:
СЛУЧАЙ ДИКСОНА

Развитие Северного морского пути – наиболее крупный информационный повод последних лет в Арктике. Увеличение грузопотока и обустройство инфраструктуры обсуждается на различных уровнях государственной власти, представителями промышленности и судовладельцами. Одним из общих мест является риторика развития береговой инфраструктуры, в которую включаются, в том числе, причальные сооружения, топливные и бункеровочные базы, спасательные базы и медицинские учреждения (существующие или перспективные) в поселках, некогда являвшихся перегрузочными портами для обеспечения «северного завоза» и имевших еще с советского времени идентичность портов

Северного морского пути. Вследствие смены функционала Северного морского пути на современном этапе, а также технологических изменений в осуществлении судоходства, степень реальной востребованности этих «опорных точек», несмотря на активное общественное обсуждение их развития, также изменилась. В докладе будет рассмотрен пример одной из таких точек – поселок Диксон – администрация и жители которого ясно слышат «обещание инфраструктуры» на федеральном уровне (через СМИ, а также благодаря участию локальной администрации в арктических форумах и заседаниях краевой администрации), однако не получают конкретной информации о планах развития поселка. Кроме того, для локальных сообществ зачастую остается неясным вопрос об источнике этих изменений: их должны обеспечить федеральные власти, власти регионального уровня или промышленность?

ГАВРИЛОВА Ксения Андреевна

Европейский университет в Санкт-Петербурге (Санкт-Петербург); Тюменский государственный университет (Тюмень), kgawrilova@eu.spb.ru

РЕЖИМЫ ДОСТУПА И ИЗОЛЯЦИИ
НОВЕЙШЕЙ ОПОРНОЙ ТОЧКИ
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

На уровне официального дискурса и представлений ообществ, связанных с морским делом в Западной Арктике, новейшим и важнейшим портом Северного морского пути (СМП) является поселение Сабетта – центр разработки Южно-Тамбейского газового участка и место расположения завода по сжижению газа, принадлежащего консорциуму Ямал СПГ. В докладе я продемонстрирую, как образ Сабетты и режим доступа в поселок формируются на пересечении дискурсивных, юридических и практических противоречий. Принципиальным вопросом при исследовании Сабетты является ее встроенность в ту транспортную систему, частью которой она воображается. Балансирование между *интеграцией* (газовозы ЯСПГ осуществляют перевозки в Европу и Азию по всему СМП) и *изоляция* (порт Сабетты не является портом-убежищем, не оказывает прием или обслуживание судов, не относящихся к деятельности ЯСПГ), *центральным положением* (не только на уровне риторики, ибо строительство Сабетты значительно интенсифицировало перевозки по СМП) и *географической удаленностью* (расположением на побережье Обской губы, вдалеке от региональных и промышленных центров), *проницаемостью* и *герметичностью* (доступ в Сабетту как людей, так и транспорта – по воздуху, воде и тундре – регулируется

сложной системой правил, установленных компанией-оператором) делает Сабетту нетипичной опорной точкой СМП. Декларируемая, но проблематичная «опорность» Сабетты позволяет шире взглянуть на природу Северного морского пути как инфраструктурной системы.

ДАВЫДОВ Владимир Николаевич

Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург); Чукотский филиал Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, davydov.kunstkamera@gmail.com

ДАВЫДОВА Елена Андреевна

Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург); Чукотский филиал Северо-Восточного федерального университета им. М.К. Аммосова, Elenav0202@gmail.com

ИУЛЬТИНСКАЯ ТРАССА: СОВЕТСКИЙ ПРОЕКТ В ЖИЗНИ СОВРЕМЕННЫХ ЖИТЕЛЕЙ ЧУКОТКИ

В докладе будет рассмотрена история и практики современного использования одного из крупнейших советских проектов Чукотки. Иультинская трасса – автомобильная дорога, связывающая морской порт Эгвекинот на побережье Берингова моря с континентальной частью Иультинского района Чукотского автономного округа, которая была построена с 1946 по 1951 гг. силами заключенных Чукотстройлага. В Советском Союзе она являлась самой восточной автомобильной дорогой и использовалась круглогодично. Появление дороги оказало сильное влияние на практики мобильности и представления о пространстве местных жителей. Ее наличие увеличило интенсивность маятниковых перемещений между селом и временными оленеводческими стоянками. Появление транспортной инфраструктуры, а также новых средств передвижения является причиной появления новых практик. В рамках строительства дороги были созданы транспортные узлы, базы и другая инфраструктура, которые активно использовались местным населением. В постсоветский период многие постройки, а также линия электропередач оказались заброшенными, превратившись для местных жителей в источник строительных материалов и топлива. В докладе будут рассмотрены стратегии эксплуатации Иультинской трассы жителями национального чукотского села Амгуэма для решения повседневных задач, снабжения поселка и оленеводческих бригад. С целью экономии энергии они активно используют дорогу и мосты, сокращая время поездок в оленеводческие стоянки. Доклад подготовлен при поддержке гранта РФФИ, проект № 18-18-00309 «Энергия Арктики и Сибири: использование ресурсов в контексте социально-экономических и экологических изменений».

ЗМЕЕВА Ольга Васильевна

Центр гуманитарных проблем Баренц региона Кольского научного центра РАН (Апатиты), zmeeva@rambler.ru

РЕЛЬСОВЫЙ ПУТЬ НА СЕВЕР: МОБИЛЬНОСТЬ И АДАПТАЦИЯ УЧАСТНИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА «МУРМАНКИ»

На примере сооружения Мурманской железной дороги рассматривается воздействие объектов инфраструктуры на миграционную активность и мобильность населения.

Формирование социального пространства вдоль линии железной дороги началось на начальном этапе ее строительства. Привлечение к работам нескольких десятков тысяч рабочих реализовало эксперимент глобального «плавильного котла». В процессе строительства во временное общество «строителей железной дороги» включились люди с различными профессиональными, демографическими, этническими, религиозными, социальными характеристиками. Военнопленные и рабочие, являющиеся подданными нескольких государств, оказались в условиях неорганизованной социальной организации. Являясь членами подопытия железнодорожного сообщества, рабочие оказались вынуждены соблюдать принципы системы властных отношений «руководства–подчинения» по правилам соблюдения условий совместного проживания, базирующихся на этнической специфике. Выявляются обстоятельства формирования и функционирования особого социального пространства на начальных этапах установления железнодорожного сообщения между центральными и отдаленными районами страны.

ЗУЕВ Денис Николаевич

Лиссабонский университет (Лиссабон, Португалия), dennis.zuev@iscte-iul.pt

ХАБЕК Йоахим Отто

Гамбургский университет (Гамбург, Германия), fknv206@uni-hamburg.de

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ДОСТУПА НА РОССИЙСКОМ СЕВЕРЕ И В СИБИРИ НА ПРИМЕРЕ МАЛОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

В последние годы усилился интерес к изучению социальных изменений связанных с инфраструктурой и новыми видами мобильности в Сибири и на Русском Севере (работы таких исследователей, как Gavrilova, Kuklina, Laguelle, Saxinger, Schweitzer), который одновременно подогревается дискурсом «реколонизации» Арктики (Kinossian). После публикации в 2000 г. важного отчета об авиации в Якутии не было предпринято попыток систематического изучения влияния сокращающейся инфраструктуры, связанной с малой авиацией, на качество жизни местного населения на Севере и в Сибири. Этот доклад постарается заполнить существующий пробел в научной литературе и утверждает необходимость сравнительного изучения политики в области инфраструктуры и связанных с ней социально-экологических рисков в циркумполярных районах Севера. Доклад представит анализ данных, полученных в ходе проекта «Условия и ограничения многообразия образа жизни в Сибири» (2010–2013 гг.), касающихся изменений в области авиатранспорта в Сибири и на севере России. Будут рассмотрены существующие программные документы, касающиеся мобильности на севере России и в других полярных регионах (Гренландия), где малая (региональная) авиация является ключевым ингредиентом инфраструктуры. Целью работы является изучение политики в области транспортной инфраструктуры (на примере малой авиации) на российском Севере и в Сибири и расширение нашего понимания географии власти и возникающих сложных взаимосвязей между коренным населением, полярной экосисте-

мой, крупномасштабными инвестиционными проектами и политикой циркумпольярной мобильности.

ПОВОРОЗНИК Ольга Алексеевна

*Венский университет (Вена, Австрия),
olga.povoroznyuk@univie.ac.at*

**РЕКОНСТРУИРУЯ БАМ: ПАМЯТЬ,
ИДЕНТИЧНОСТЬ И ПОЛИТИКА ЭМОЦИЙ**

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – самая протяженная северная железная дорога, построенная преимущественно в 1974–1984 гг. Проект стал последней социалистической «стройкой века» – достижением инженерной мысли и иконой позднесоветского модернизма и нацистроительства. Сегодняшнее мультикультурное население городов и поселков вдоль железной дороги – строители БАМа или *бамовцы*, сформировались в результате притока мигрантов из советских республик и ассимиляции коренного населения. Сегодня БАМ, ориентированный преимущественно на перевозки добываемых ресурсов, продолжает играть ключевую роль в развитии региона и его сообществ. Запущенная в 2014 г. программа модернизации магистрали «БАМ-2» основана на советских планах строительства второго пути и окружена ретро-дискурсами и образами, вызывающими ностальгию и новые ожидания. Бум и спад, строительство, разрушение и реконструкция, ожидание и разочарование символизируют незавершенность и обещания советского строительства и составляют темпоральность БАМа. В докладе будет проанализирована роль инфраструктуры в (ре)конструировании идентичности и материализации коллективной памяти и аффектов в контексте советской модернизации и постсоциалистической политики эмоций. Как сформировались сообщества БАМа, и кем сегодня являются бамовцы? Как они вспоминают строительство железной дороги и относятся к программе ее модернизации? Какую роль играют СМИ и массовые мероприятия в (ре)конструировании идентичности бамовцев? Исследование выполнено в рамках проекта «Конфигурации отдаленности: взаимосвязи человека и транспортной инфраструктуры в регионе БАМа» (CoRe) при поддержке Австрийского научного фонда FWF [P 27625 Einzelprojekte].

РУДЬ Алексей Анатольевич

Историко-культурный научно-производственный центр «Барсова Гора» (Сургут), raa@bk.ru

**ИЗМЕНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ВОСТОЧНЫХ ХАНТОВ:
ОТ ТРАДИЦИИ К СОВРЕМЕННОСТИ**

Восточные ханты проживают в Среднем Приобье и населяют бассейны обских притоков – Большой Юган, Лямин, Пим, Тромъеган, Аган, Вах, Васюган. На протяжении большей части XX в. система коммуникаций восточных хантов выстраивалась на традиционной транспортной инфраструктуре. Общение коренных жителей между собой, взаимодействие с административными центрами происходило посредством традиционного водного транспорта, упряжного оленеводства, а также пешим порядком – в зависимости

от времени года и эффективности того или иного способа передвижения. Начиная с 1970-х годов, промышленное освоение Среднего Приобья привело к большим изменениям в системе традиционного природопользования, а также оказало влияние на другие стороны культуры восточных хантов. Появление новых городов и поселков, разветвленной сети автодорог, магистральных трубопроводов, линий электропередач, железных дорог, аэропортов вызвало большие перемены в системе коммуникаций восточных хантов. Экономические соглашения с промышленными компаниями делают доступными для коренных жителей современную технику и транспортную инфраструктуру нефтяников. Выбор современных или традиционных путей сообщения, транспорта и других систем коммуникаций может быть обусловлен разными факторами. В одних случаях традиционные системы коммуникаций вытесняются современными, в других случаях остаются востребованными в рамках хантской культуры.

СОЛОВЬЕВА Анна Николаевна

*Северный (Арктический) федеральный университет
имени М.В. Ломоносова (Архангельск), annasolov@mail.ru*

**«ТРУДНЫЕ МИЛИ»: СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ
ПУТЬ В БИОГРАФИЧЕСКИХ НАРРАТИВАХ
ВETERАНОВ ТОРГОВОГО ФЛОТА СССР**

Транспортная инфраструктура Северного морского пути отражена в комплексе социальных представлений, которые формируются профессиональными сообществами путем рационализации специфики работы в регионе, а также через осмысление личного опыта интеграции индивида в жизненную среду. Память о «главной арктической трассе СССР» интегрирована в опыт самоидентификации и интерпретируется как ключевая для профессионального дискурса моряков. Автобиографическая память ветеранов торгового флота СССР рассматривается в докладе в качестве макросистемы, которая фиксирует историю жизни личности, а также определяется процессами интериоризации социокультурных (российских) и исторических (советских) понятий «судьба человека» и «судьба моряка». Ключевые семантические поля арктического опыта ветеранов торгового флота выявлены и описаны в ходе анализа эмпирических данных (опубликованных автобиографий моряков, глубинных биографических интервью, статей об Арктике из советской газеты «Моряк Севера»). Экзистенциальная интерпретация Арктики в качестве «обжитого пространства» демонстрирует символические маркеры профессиональной традиции моряков: “зоны жизни и смерти, вызовов/возможностей”, “rites of passage”, “границы своего/чужого”. Наиболее значимые события, произошедшие в Арктике, нарраторы усиливают за счет насыщения деталями из семиотических ресурсов советской и постсоветской культуры (мифы о покорении Арктики советским человеком, риторика индустриального освоения советского Севера, ностальгические мотивы «золотого века советского торгового флота»). Северная и советская идентичность акцентируется ветеранами флота в рассуждениях на тему о том, как «стать северянином с помощью профессии моряка» или «стать моряком, поскольку это традиционная для северян профессия».

ТЕРЁХИНА Александра Николаевна

Арктический научно-исследовательский стационар Института экологии растений и животных УрО РАН (Лабытнанги); Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург), arda-gavanj@mail.ru

**РЕЖИМЫ АДАПТАЦИИ САМОЙ СЕВЕРНОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
ТУНДРОВИКОВ ПОЛУОСТРОВА ЯМАЛ И
ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

На полуострове Ямал проведена самая северная железная дорога в мире «Обская-Бованенково-Карская», находящаяся в распоряжении ОАО «Газпром» и предназначенная для транспортировки грузов и людей к газовому месторождению. Появление дороги на территориях проживания ямальских кочевников привело к выведению из оборота значительной части пастбищ западного Ямала, а также к вы-

нужденной трансформации маршрутов оленеводов. Вместе с тем за последние годы железная дорога для тундровиков стала не только неотъемлемой составляющей культурного ландшафта, но и новым драйвером мобильности. В докладе, на основе многочисленных наблюдений и личного опыта, будут проанализированы режимы эксплуатации объектов промышленной инфраструктуры коренным населением и практики взаимодействия вахтовиков, оленеводов и других людей, оказывающихся вовлеченными в работу железной дороги. Доклад подготовлен при поддержке Российского научного фонда в рамках проекта «Энергия Арктики и Сибири: использование ресурсов в контексте социально-экономических и экологических изменений» (№ 18-18-00309, рук. В.Н. Давыдов).