

## СОЦИАЛЬНАЯ ЖИЗНЬ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР НА РОССИЙСКОМ СЕВЕРЕ

(отв. ред. специальной темы номера –  
О.А. Поворознюк, В.Н. Давыдов, П. Швайцер)

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/1

### ВВЕДЕНИЕ: ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И АНТРОПОЛОГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ ИНФРАСТРУКТУР НА СЕВЕРЕ\*

---

Петер Швайцер,  
Ольга Алексеевна Поворознюк,  
Владимир Николаевич Давыдов

**Аннотация.** Вводная статья к публикуемой на страницах данного номера подборке рассматривает ключевые направления современных исследований транспортных инфраструктур на циркумполярном Севере. На примерах исследований железных и автомобильных дорог, а также Северного морского пути (СМП) и его опорных точек авторы статей анализируют важнейшие аспекты социальной жизни этих инфраструктур. Ряд ключевых концептов, используемых авторами подборки, таких как отдаленность, темпоральность, незавершенность, идентичность, встроенность, обещания, мобильность и снабжение, помогает раскрыть роль транспортных инфраструктур в развитии регионов Российского Севера, а также определить области и практики вовлеченности местных жителей в достраивание и адаптацию различных проектов и инициатив для решения повседневных задач.

**Ключевые слова:** транспортные инфраструктуры, отдаленность, незавершенность, мобильность, ресурсы, Север

#### Транспортные инфраструктуры как объект антропологии

Когда в 2019 г. на железной дороге под Мурманском случилась авария, многие россияне впервые обратили внимание на важность арктических транспортных инфраструктур. Их значимость могла стать за-

---

\* Вошедшие в данную подборку статьи основаны на докладах, сделанных авторами на секции «Транспортные инфраструктуры в системе коммуникаций и социальных отношений на Севере» в рамках XIII Конгресса антропологов и этнологов России, состоявшегося в Казани со 2 по 6 июля 2019 г.

метной как минимум с 1970-х гг., когда первые нефте- и газопроводы соединили арктические регионы с центральной частью Советского Союза и Западной Европой. Одновременно с этим на Арктику все больше обращают внимание ученые, политики и местные жители, так как ускоряющееся изменение климата, охота за природными ресурсами и геополитические конфликты делают северную часть нашей планеты объектом глобального внимания.

Хотя представленная подборка посвящена Российскому Северу, воздействие транспортных инфраструктур распространяется не только на Россию. Очевидно, что и остальные циркумполярные и отдаленные регионы мира сталкиваются со схожими проблемами. Главной причиной того, что авторы подборки фокусируются именно на России, помимо того, что она основывается на материалах всероссийского конгресса и издается на русском языке, является то обстоятельство, что Советский Союз проводил индустриализацию северных регионов в более крупных масштабах, чем любое другое северное государство. Территории Гренландии или Канады выше 60-й параллели представляют собой полную противоположность Российскому Северу, так как обладают гораздо более низкой плотностью населения и инфраструктуры. Однако индустриализация Советского и Российского Севера не уникальна в контексте всей Арктики. Аляска, Исландия, север Скандинавского полуострова также имеют свою историю промышленного освоения и добычи ресурсов (например, добыча угля в районе Кируны на севере Швеции осуществляется с конца XIX в.). В Советском Союзе имели место не только добыча арктических ресурсов и их транспортировка, но также и привлечение людей на Север с целью создания привилегированных арктических форпостов, что явно выделяет Российский Север и его инфраструктуру на фоне других северных стран (Schweitzer et al. 2017).

Авторы подборки – антропологи и этнографы, что объясняет их фокус на местном воздействии и последствиях развития инфраструктуры. Необходимым условием для растущего антропологического интереса к более или менее высокотехнологичной инфраструктуре и создаваемых ей паттернам мобильности является изучение «традиционных» форм перемещений и сопутствующих инфраструктур на Севере. После десятилетий равнодушия к этой теме российские исследователи в последние годы совершили прорыв в ее изучении (Davydov 2017; Vakhtin 2017; Golovnev 2018 и др.).

В то же время антропология инфраструктуры, интерес к которой в недавнее время был на подъеме, сместила свой фокус с «традиционных» форм транспортной инфраструктуры на те, которые характеризуются модернизацией и внешними интересами. Если в XX в. антропологическое изучение инфраструктур было в лучшем случае причудой, то в XXI в., а особенно в 2010-е гг., возник очень стойкий интерес ко всем ее

видам, от физической до материальной, а также к знанию об инфраструктуре. Хотя некоторые ветви социальных и гуманитарных наук, особенно исследования науки и технологий, имеют довольно богатую историю изучения инфраструктур, антропология в этом вопросе в некотором смысле запоздала.

Однако в недавнее время мы могли наблюдать взрывной рост числа публикаций по этой теме (Anand, Gupta, Appel 2018; Harvey, Jensen, Morita 2017; Larkin 2013; von Schnitzler 2016). Основным сюжетом антропологических исследований инфраструктуры была ее роль как арены политического взаимодействия. Многие из инфраструктур, которые нас интересуют сейчас, являются продуктом высокого модернизма (Scott 1998). Вдохновленные еще недавно распространенной уверенностью в возможности покорения природы силами научного и технологического прогресса, некоторые авторы концентрировались на связи между инфраструктурой и политикой модернизации. Ларкин утверждает, что инфраструктура сильно политизирована для того, чтобы «символизировать возможность быть современным, иметь будущее или же купировать эту возможность», и называет инфраструктуру «средством, с помощью которого государство преподносит гражданам эти символы и приглашает воспринимать их как социальные факты» (Larkin 2013: 333–335). В то время как одни изучают политические структуры, стоящие за планированием инфраструктур, другие исследуют инфраструктуры как материализованные аспекты государств, их политики и формулирования образов будущего. Как замечает Фергюсон, инфраструктуры составляют «системы поддержки, которые делают возможным или невозможным существование других вещей и которые представляют собой способ создания уникального социального мира» (Ferguson 2012: 559). Эти и другие определения и характеристики инфраструктур подробно рассматриваются в данном номере журнала в статье Петера Швайцера «Политика мобильности на циркумполярном Севере: к антропологии транспортных инфраструктур».

### **Виды и социальная жизнь транспортных инфраструктур**

Для разных видов транспорта необходимы инфраструктуры с разным пространственным и экологическим воздействием. Шоссе, железные дороги, трубопроводы и пути кораблей создают коридоры внутри ландшафта, а аэропорты и морские порты образуют узлы в сетях линий коммуникации. Антропологическое изучение транспортных инфраструктур включает в том числе и этнографию дорог (Dalakoglu, Harvey 2012; Beck, Klaeger, Stasik 2017). Дороги предлагают физическую связь и «представляют сеть социальных взаимодействий, делая отдаленные места близкими и знакомыми» (Argounova-Low 2012: 203), но также

могут разъединять и «усиливать насильственное исключение установленных политических и материальных порядков (Dalakoglou, Harvey 2012: 460). Железные дороги, которые часто были в центре внимания исторических исследований модернизации и индустриализации (Bear 2007), в недавнее время стали рассматриваться как объекты, объединяющие людей и неодоушевленных акторов (Fisch 2018).

Морские порты и морской транспорт являются особенно важными в данном контексте. Через Северный Ледовитый океан проходят два важных и взаимосвязанных морских пути: Северный морской путь и Северо-западный проход. За последние годы небывалое сокращение ледяного покрова открыло доступ в Северный Ледовитый океан. Это привело к резкому росту числа коммерческих судов, но их число остается ограниченным из-за неразвитости сопутствующей инфраструктуры. Одно из направлений исторической географии и антропологии изучает социальное конструирование океана как культурного пространства, обозначающего связи и разрывы, обмен и рассеивание (Steinberg 2001). Более недавние публикации о морях и океанах обращаются к теме материальности и социальности морских сообществ (Carse, Lewis 2017). Авиация играла ключевую роль в исследовании и колонизации Севера, а в наши дни – в арктической навигации и поисково-спасательных операциях. Некоторые исторические исследования изучают роль авиации в холодной войне в Арктике (McCannon 2010). В отличие от других частей света (Chalfin 2008), арктические аэропорты и авиация крайне редко становятся предметом изучения антропологов, несмотря на их растущую важность для мобильности людей, торговли и промышленности. Итак, какому виду транспортных инфраструктур посвящена данная подборка? Если разделять их по принципу видов транспорта, то мы предлагаем вниманию читателей две статьи о железных дорогах, две статьи о морском транспорте, что в контексте Российского Севера означает, что они посвящены Северному морскому пути, и одну статью об автомобильной дороге. Одна из статей посвящена арктическим транспортным инфраструктурам в более общем смысле, однако с определенным фокусом на железных дорогах.

Когда Арджун Аппадурай опубликовал сборник «Социальная жизнь вещей» в 1986 г. (Appadurai 1986), его интересовали скорее материальные предметы и их ценность, чем их способность быть социальными агентами. За последующие 30 с лишним лет антропологи пришли к пониманию, что вещи и другие неодоушевленные акторы могут воздействовать на жизнь людей. Количество книг и статей, посвященных теме «социальная жизнь», резко увеличилось с момента выхода сборника под редакцией А. Аппадурай. Представленная в данном номере подборка статей посвящена социальной жизни транспортных инфраструктур. Стандартные определения сводят эти инфраструктуры к «физическому

обеспечению транспорта» или «фиксированным элементам транспорта» (исключая при этом остальные элементы транспортной системы, такие как транспортные средства, использующие эти инфраструктуры, и эксплуатация этих транспортных средств. Хотя мы согласны с тем, что транспортную инфраструктуру следует отличать от остальных элементов транспортной системы, но считаем, что нематериальные элементы, такие как стандарты (Carse, Lewis 2017), «обещания» (Anand, Gupta, Appel 2018) или репрезентация инфраструктуры и связанные с ней идентичности и аффекты, также следует рассматривать в едином контексте.

### **Инфраструктуры в динамике: мобильность и снабжение в условиях отдаленности**

Статьи подборки основаны на материалах исследований на Российском и Американском Севере и демонстрируют некоторые общие тенденции, характеризующие инфраструктуры, функционирующие в условиях отдаленности от центров власти, распределения ресурсов и промышленного развития. Модернизационная миссия транспортных инфраструктур на Севере – преодоление пространства и обеспечение соединенности. Однако сама отдаленность не обязательно является недостатком и не исключает все виды соединенности: местные сообщества зачастую используют ее как ресурс для сохранения культурной обособленности в контексте массовой модернизации и инфраструктурного развития (Schweitzer, Povoroznyuk 2019). Подобно другим регионам, Север представляет значительные возможности для реализации различных креативных инициатив, создающих потенциал для «перезапуска» инфраструктур в условиях новой отдаленности и неолиберальной соединенности (ср., Ripra 2019). В пространственном аспекте идея отдаленных и периферийных мест предстает в перспективе их множественности и взаимосвязанности, именно поэтому слово «инфраструктура» употребляется авторами во множественном числе. В этом смысле отдаленность является ключевой характеристикой северных инфраструктур, которые интегрированы в процесс освоения данных территорий. Инфраструктуры соединяют отдаленные места посредством сети маршрутов. Взаимосвязанные объекты транспортных инфраструктур являются не привязанными к единому центру, а функционируют посредством целого набора интенсивно используемых точек пространства.

Статьи данной подборки предлагают не статический, а динамический взгляд на инфраструктуры. И это не только динамика, связанная с перемещениями в пространстве, но также и изменения, вызванные появлением и функционированием инфраструктур в конкретных ре-

гионах Арктики и Сибири. Транспортные инфраструктуры в совокупности с новыми средствами передвижения в ряде регионов выступают новым драйвером мобильности, позволяя интенсифицировать перемещения между определенными точками и выступая способом их сближения, ускоряя связи между ними. Дизайн мобильности современных северных кочевых сообществ варьирует не только в зависимости от ландшафта, близости к морским берегам, горам и лесам, а также оседлым группам, административным центрам и инфраструктурным объектам (Головнев 2018). Как показано в статье А.Н. Терехиной и А.И. Волковицкого «Железная дорога сквозь тундру: оленеводы Ямала и инфраструктура», инфраструктуры оказывают значительное влияние на перераспределение паттернов мобильности представителей местных сообществ, изменив прежде всего сложившиеся границы перемещения представителей различных половозрастных групп. Маятниковые перемещения на большие расстояния становятся доступны не только мужской части населения, но и женщинам, детям и пожилым людям.

Транспортные инфраструктуры играют важнейшую роль в налаживании и поддержании снабжения локальных сообществ и сохранении социальных отношений посредством практик обмена и мобильности, о чем пишут В.Н. Давыдов и В.А. Давыдова в статье «Иульгинская трасса: проект развития инфраструктуры в жизни чукотских национальных сел». Эти практики позволяют интенсифицировать обмен и социальную интеракцию как на локальном, так и на региональном и глобальном уровнях. Благодаря инфраструктурам получают развитие отрасли традиционного хозяйства: например, появляются возможности для развития оленеводства. Транспортные инфраструктуры предоставляют возможности перемещения и сбыта продукции, но меняют траекторию кочевых маршрутов. При этом появление новых транспортных артерий в северных регионах неизбежно порождает инфраструктурное неравенство, связанное с неодинаковыми возможностями доступа к ресурсам. Так, в двух упомянутых выше статьях в этой подборке анализируется роль инфраструктур в формировании новых паттернов мобильности и социального пространственного неравенства.

### **Незавершенность, встраивание и достраивание**

Авторы подборки попытались осмыслить инфраструктуру как неоконченный и постоянно возобновляемый проект, темпоральность которого отражает множественные модерности и политические режимы (Carse, Kneas 2019). Важная особенность транспортных инфраструктур – возможность их встраивания (Star 1999) и достраивания. В этом смысле они всегда являются «незавершенными проектами» (Ssorin-Chaikov 2016, 2017), где процесс трансформации уже начатых проектов

осуществляется совместными усилиями государства, транснациональных корпораций и, в отдельных случаях, местных сообществ. Местные жители креативно используют недостроенные и незавершенные проекты, нередко инициированные государством (Bennett 2018), налаживая каналы мобильности и снабжения. Совмещение различных проектов позволяет значительно увеличить траектории мобильности людей и материальных объектов. В то же время крупные инфраструктурные проекты, например Северный морской путь (СМП), демонстрируют тенденцию к автономизации перемещений, ведущую к уменьшению значения опорных точек, сокращению их снабжения, а также предполагающую ориентацию на увеличение безостановочных отрезков маршрута.

В условиях Севера происходит стирание грани между инфраструктурами и окружающим ландшафтом. Транспортные инфраструктуры выступают не только средством приобретения ресурсов, но и сами являются важнейшим ресурсом. Строительство дорог, железнодорожных магистралей, а также налаживание системы морских перевозок создает новые формы экономических отношений в удаленных от центра локальностях, предполагающие постоянное перераспределение ресурсов между различными географическими точками. При этом различные виды транспортных инфраструктур связаны друг с другом: железнодорожные перевозки во многих местах дополняются автомобильным, водным и авиасообщением. В.В. Васильева в статье «Ускользящий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры» обращается к проблеме функционирования СМП в связке с другими проектами и инициативами, связанными прежде всего с добычей природных ресурсов или с ее перспективой. Поэтому практики строительства и использования транспортных инфраструктур местными жителями (в том числе коренным населением) должны рассматриваться в контексте отношений с институтами государства, добывающими компаниями и органами власти.

### **Нематериальные инфраструктуры: идеология и обещания**

Строительство, разрушение и реконструкция инфраструктур происходят параллельно на материальном и на нематериальном уровнях. Инфраструктуры, нередко являясь наследием предыдущих периодов, воплощают и транслируют определенную идеологическую составляющую (Humphrey 2005). В случае постсоветской России инфраструктуры социализма – это не только сложно модифицируемые коммунальные системы, но и стоящие за ними бюрократические процедуры и социальные институты, препятствующие неolibеральным реформам (Collier 2011). Советские инфраструктуры, особенно мегапроекты, являются своеобразным продолжением социалистической модерности и материализацией

идеологии и памяти об этом периоде. Реализация крупных инфраструктурных проектов сопровождалась не только идеологической пропагандой, но и материальными благами, стимулировавшими потоки миграций. Так, в статье О.А. Поворознюк «(Пост)советская инфраструктура: политика идентичности и эмоций на БАМе» показано, как проект строительства и реконструкции Байкало-Амурской магистрали выступает воплощением коллективной памяти, идентичностей и эмоций социальных агентов – советских мигрантов, участвовавших в строительстве магистрали.

Образы инфраструктур и особенно, таких мегапроектов, как СМП, являются опорой государства и его политики в отдаленных точках, позволяя артикулировать его суверенные права на территорию и водные пространства, о чем пишет К.А. Гаврилова в статье «Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ». Объекты транспортной инфраструктуры концентрируются в опорных точках, которые определенным образом артикулируются в дискурсивном пространстве, сопровождаясь риторикой, оказывающей сильное воздействие на материальную сферу и систему распределения ресурсов. Эта риторика и планы строительства или реконструкции дорог, железных дорог и морских портов также апеллируют к чувствам местных сообществ, вызывая надежды и ожидания.

Обещания инфраструктур, особенно транспортных систем, связаны с ожиданиями социально-экономического развития, скорости и соединенности отдаленных мест с центрами (Harvey, Knox 2012; Anand et al. 2018). На Российском Севере нереализованные обещания и отсутствие социального эффекта государственных программ модернизации инфраструктур вызывают публичное разочарование и ностальгию по зачастую идеализированному советскому прошлому. Тем не менее местные жители не являются пассивными реципиентами принятых властью решений и планов индустриального развития, а активно переосмысливают и перестраивают свои жизненные траектории (Blazer et al. 2004). В этом смысле обещания инфраструктур не только являются проекциями гипотетического будущего, но и открывают возможности для участия в использовании, реконструкции, достраивании и адаптации инфраструктурных проектов в соответствии с потребностями местных сообществ Севера.

#### *Литература*

- Головнев А.В. Кочевники Арктики: искусство движения // Этнография. 2018. № 2. С. 6–44.
- Anand N., Gupta A., Appel H. (eds.) *The Promise of Infrastructure*. Durham, NC: Duke University Press, 2018.
- Appadurai A. (ed.) *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.



- Argounova-Low T.* Narrating the Road // *Landscape Research*. 2012. Vol. 37, № 2. P. 191–206.
- Bear L.* *Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self*. New York: Columbia University Press, 2007.
- Beck K, Klaefer G., Stasik M.* (eds.) *The Making of the African Road*. Leiden: Brill, 2017.
- Bennett M.* From State-initiated to Indigenous-driven Infrastructure: The Inuvialuit and Canada's first Highway to the Arctic Ocean // *World Development*. 2018. Vol. 109. P. 134–148.
- Blaser M., Feit H., McRae G.* (eds.) *In the Way of Development: Indigenous Peoples, Life Projects and Globalisation*. London: Zed Press, 2014.
- Carse A., Kneas D.* Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure // *Environment and Society*. 2019. Vol. 10, № 1. P. 9–28.
- Carse A., Lewis J.A.* Toward a Political Ecology of Infrastructure Standards: Or, How to Think about Ships, Waterways, Sediment, and Communities Together // *Environment and Planning*. 2017. Vol. 49, № 1. P. 9–28.
- Chalfin B.* Sovereigns and Citizens in Close Encounter: Airport Anthropology and Customs Regimes in Neoliberal Ghana // *American Ethnologist*. 2008. Vol. 35, № 4. P. 519–538.
- Collier S.J.* *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton: Princeton University Press, 2011.
- Dalakoglou D., Harvey P.* Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility // *Mobilities*. 2012. Vol. 7, № 4. P. 459–465.
- Davydov V. N.* Temporality of Movements in the North: Pragmatic Use of Infrastructure and Reflexive Mobility of Evenki and Dolgan Hunters, Reindeer herders and Fishermen // *Sibirica*. 2017. Vol. 16, № 3. P. 14–34.
- Ferguson J.* Structures of Responsibility. Afterword // *Ethnography*. 2012. Vol. 13, № 4. P. 558–562.
- Fisch M.* *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter Train Network*. Chicago: The University of Chicago Press, 2018.
- Harvey P., Jensen C. B., Morita A.* (eds.) *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*. N.Y.: Routledge, 2017.
- Humphrey C.* Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination // *Journal of the Royal Anthropological Institute*. 2005. Vol. 11, № 1. P. 39–58.
- Larkin B.* The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. Vol. 42. P. 327–343.
- McCannon J.* *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union, 1932–1939*. N.Y.: Oxford University Press, 1998.
- Rippa A.* Zomia 2.0: Branding Remoteness and Neoliberal Connectivity in the Golden Triangle Special Economic Zone, Laos // *Social Anthropology*. 2019. Vol. 27, № 2. P. 253–269.
- Scott J.C.* *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, CT : Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N.* Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia // *Social Research*. 2016. Vol. 83, № 3. P. 689–721.
- Ssorin-Chaikov N.* *Two Lenins: A Brief Anthropology of Time*. Chicago: HAU Books, 2017. 150 p.
- Steinberg P.E.* *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- Vakhtin N.* Mobility and Infrastructure in the Russian Arctic: Das Sein bestimmt das Bewusstsein? // *Sibirica*. 2017. Vol. 16, № 3. P. 1–13.
- von Schnitzler A.* *Democracy's Infrastructure: Techno-Politics and Protest after Apartheid*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2016.

Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond Wilderness: towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North // *The Polar Journal*. 2017. Vol. 7, № 1. P. 58–85.

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

Статья поступила в редакцию 5 августа 2020 г.

*Schweitzer Peter, Povoroznyuk Olga A., and Davydov Vladimir N.*

## **INTRODUCTION: CHARACTERISTICS OF ANTHROPOLOGICAL RESEARCH ON AND OPERATION OF TRANSPORT INFRASTRUCTURES IN THE NORTH\***

DOI: 10.17223/2312461X/29/1

**Abstract.** This introductory article examines key areas of modern research on transport infrastructures in the circumpolar North. Using case studies on railways and highways, as well as on the Northern Sea Route (NSR) and its main points, the authors analyze the most important aspects of the social life of infrastructures. A number of key concepts they use such as remoteness, temporality, incompleteness, identity, embeddedness, promises, mobility and supply help to reveal the role of transport infrastructures in the development of regions of the Russian North and to analyze the areas and practices of local people's involvement in the modification and adaptation of various projects and initiatives to perform their everyday tasks.

**Keywords:** transport infrastructures, remoteness, incompleteness, mobility, resources, North

\*Articles that make up this special theme section draw on the authors' presentations delivered at the session titled 'Transport infrastructures in the system of communications and social relations in the North' held during XIII Congress of Anthropologists and Ethnologists of Russia in the city of Kazan from 2 to 6 July 2019.

### *References*

- Anand N., Gupta A., Appel H., eds. *The Promise of Infrastructure*. Durham, NC: Duke University Press, 2018.
- Appadurai A., ed. *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Argounova-Low T. Narrating the Road. *Landscape Research*, 2012, Vol. 37, No. 2, pp. 191–206.
- Bear L. *Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self*. New York: Columbia University Press, 2007.
- Beck K., Klæger G., Stasik M., eds. *The Making of the African Road*. Leiden: Brill, 2017.
- Bennett M. From State-initiated to Indigenous-driven Infrastructure: The Inuvialuit and Canada's first Highway to the Arctic Ocean. *World Development*, 2018, Vol. 109, pp. 134–148.
- Blaser M., Feit H., McRae G. (Eds.) *In the Way of Development: Indigenous Peoples, Life Projects and Globalisation*. London: Zed Press, 2014.
- Carse A., Kneas D. Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure. *Environment and Society*, 2019, Vol. 10, No. 1, pp. 9–28.
- Carse A., Lewis J. A. Toward a Political Ecology of Infrastructure Standards: Or, How to Think about Ships, Waterways, Sediment, and Communities Together. *Environment and Planning*. 2017, Vol. 49, No. 1, pp. 9–28.
- Chalfin B. Sovereigns and Citizens in Close Encounter: Airport Anthropology and Customs Regimes in Neoliberal Ghana. *American Ethnologist*, 2008, Vol. 35, No. 4, pp. 519–538.

- Collier S. J. *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton: Princeton University Press, 2011.
- Dalakoglou D., Harvey P. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities*, 2012, Vol. 7, No. 4, pp. 459-465.
- Davydov V. N. Temporality of Movements in the North: Pragmatic Use of Infrastructure and Reflexive Mobility of Evenki and Dolgan Hunters, Reindeer herders and Fishermen. *Sibirica*, 2017, Vol. 16, No. 3, pp. 14-34.
- Ferguson J. Structures of Responsibility. Afterword. *Ethnography*, 2012, Vol. 13, No. 4, pp. 558-562.
- Fisch M. *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter Train Network*. Chicago: The University of Chicago Press, 2018.
- Golovnev A. V. Kochevniki Arktiki: iskusstvo dvizheniia [Nomads of the Arctic: The art of movement]. *Etnografiia*, 2018, No. 2, pp. 6-44.
- Harvey P., Jensen C. B., Morita A., eds. *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*. New York: Routledge, 2017.
- Humphrey C. Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination. *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 2005, No. 11 (1), pp. 39-58.
- Larkin B. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 2013, Vol. 42, pp. 327-343.
- McCannon J. *Red Arctic: Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union, 1932-1939*. New York: Oxford University Press, 1998.
- Rippa A. Zomia 2.0: Branding Remoteness and Neoliberal Connectivity in the Golden Triangle Special Economic Zone, Laos. *Social Anthropology*, 2019, Vol. 27, No. 2, pp. 253-269.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond Wilderness: towards an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North. *The Polar Journal*, 2017, Vol. 7, No. 1, pp. 58-85.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad. *Social Anthropology*, 2019, Vol. 27, No. 2, pp. 236-252.
- Scott J. C. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven, CT: Yale University Press, 1998.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia. *Social Research*, 2016, Vol. 83, No. 3, pp. 689-721.
- Ssorin-Chaikov N. *Two Lenins: A Brief Anthropology of Time*. Chicago: HAU Books, 2017.
- Steinberg P. E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001.
- Vakhtin N. Mobility and Infrastructure in the Russian Arctic: Das Sein bestimmt das Bewusstsein? *Sibirica*, 2017, Vol. 16, No. 3, pp. 1-13.
- von Schnitzler A. *Democracy's Infrastructure: Techno-Politics and Protest after Apartheid*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2016.