

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/6

УСКОЛЬЗАЮЩИЙ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ И ЛОКАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО ДИКСОНА: ОБЕЩАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ*

Валерия Владиславовна Васильева

Аннотация. Статья основана на материалах полевого качественного исследования поселков в акватории Северного морского пути (СМП). Она посвящена ожиданиям жителей портового поселка Диксон, исторически связанного с СМП, и их формированию под влиянием официальной риторики развития морской трассы. Переход от «обещания инфраструктуры», транслируемого СМИ и региональными властями, к практическим способам «встраивания» поселка в Северный морской путь в рассуждениях местных жителей проблематизирован. Это связано с отсутствием у них конкретной информации, а также со спецификой СМП как инфраструктуры – трудностью определения ее материального объема и невозможностью для жителей Диксона непосредственно наблюдать за большинством потоков и процессов, составляющих ее работу. Актуализация полезности поселка для СМП осуществляется его жителями, с одной стороны, через креативное переосмысление официального дискурса, а с другой – с помощью обращения к историческим формам причастности к нему.

Ключевые слова: Северный морской путь, Севморпуть, СМП, исследование инфраструктуры, обещание инфраструктуры, арктические локальные сообщества, Диксон, Красноярский край

– Ну сейчас вот я [о Северном морском пути] по телевизору только слышала. Чего, откуда нам, кто нам пришел и расскажет? Вы нам расскажите, пришли. Потому что, хотя по телевизору говорят, что Северный морской путь хотят активизировать, чего-то там раз... Ну а нас-то это каким? Мимо нас теперь ходят, Северный морской путь есть, сильно к нам сюда не это.
– Не доходит (смеется).

Эта спонтанная беседа произошла в офисе диксонской коммунальной службы в апреле 2018 г., куда мы пришли оплачивать проживание в квартире для командированных. Сотрудники организации поинтересовались целью нашей командировки, и когда в нашем ответе на вопрос прозвучали ключевые слова «Северный морской путь», они заметно оживились. Это словосочетание для каждого жителя Диксона,

* Статья опубликована в рамках гранта РФФИ № 18-05-60108 «Арктические связи: люди и инфраструктуры» и Программы деятельности Западно-Сибирского межрегионального научно-образовательного центра.

самого северного поселка Красноярского края, находящегося на берегу Енисейского залива буквально в паре километров от открытого моря, знакомо и даже злободневно, более того, наблюдаемо в публичном пространстве поселка. Так, на заброшенном здании гидробазы возле пристани до сих пор висит сохранившаяся с советского времени часть лозунга «Трассе Севморпути – кру[глогодичную навигацию]», к разрушенным причальным сооружениям обращен плакат с изображенными на нем портовыми кранами, медведем с караваем и надписью, гласящей: «Добро пожаловать на Диксон», а в самом центре поселка стоит памятник Н.А. Бегичеву, участнику многих морских арктических экспедиций начала XX в.

При этом во время нашего пребывания на Диксоне в 2018 г.¹ жители поселка на разные лады говорили о том, что СМП не достигает их («*фактически-то он работает до Сабетты*») или находится от них в отдалении («*трасса не рядом*»; «*Диксон условно находится на трассе Севморпути, мы не видим проходящих караванов, далеко*»; «*мы их просто не видим, что там идет, как там идет*»). Некоторые даже называли точное расстояние, на котором пролегает СМП (обычно, в зависимости от рассказчика, эта цифра составляла шестьдесят или семьдесят километров). Отвечая же на вопрос о том, что такое СМП, жители поселка часто воспроизводили популярные мотивы из публичной риторики («*это Шелковый путь, но только морской*») (подробнее об этой риторике здесь и далее см. Гаврилова 2020). В статье я попробую проанализировать ситуацию противоречия между сильной идентификацией Диксона как поселка, исторически связанного с СМП, и нынешним отсутствием социально-экономических изменений в сочетании с рецепцией официальной риторики на локальном уровне, декларирующей обещание изменений.

Изучение ожиданий местных жителей, возникающих в связи с «новым этапом» функционирования СМП, тесно связано с проблематикой антропологии инфраструктуры. Эта предметная область возникла в конце 1980-х гг. на пересечении нескольких направлений и была частью общего поворота социальных наук к материальному. Принципиальным для антропологов инфраструктуры является утверждение о том, что инфраструктура – не просто технический артефакт, поддерживающий социальную жизнь, а, напротив, конституирует и опосредует социальные отношения (Niewöhner 2015). Исследователи, работающие в этом ключе, призывают к «инфраструктурной инверсии» (Bowker 1994) – сдвигу фокуса на инфраструктуру, всегда прежде являвшейся фоном, а не фигурой.

Понятием «инфраструктура» обозначается весьма широкий спектр явлений, не ограничивающийся исключительно ее материальной составляющей. Так, по определению Нихила Ананда, инфраструктура –

«нестабильные наслоения дискурсов, материалов, практик и технологий, которые связываются воедино технополитическими проектами» (Anand 2015), при этом она неотделима от модерности, являясь одновременно созданной ею и создающей ее (Edwards 2003). Такие крупные инфраструктурные проекты, как СМП, зачастую связаны с идеей государственной модернизации. Неслучайно именно поселки, относящиеся к структуре Главного управления Северного морского пути, столь разительно отличаются от окружающих поселков большей инфраструктурной представленностью – в них, как правило, есть все современные инфраструктуры, в то время как в соседствующих с ними поселках инфраструктура обычно ограничивается электричеством и телефонной связью². Поэтому в ситуации, когда модернизация, спускаемая сверху, приостанавливается, невозможно говорить только об экономическом кризисе для жителей поселка, она является также и кризисом значений, которые люди вкладывали в свой опыт и с помощью которых ретроспективно оценивали свой жизненный путь (Ferguson 1999).

Именно на этом аспекте влияния инфраструктур на социальные отношения сосредоточены работы, посвященные «обещанию инфраструктуры» (Harvey, Knox 2015; Hetherington 2016; Appel, Anand, Gupta 2018) – открытой возможности того, что может в будущем принести своим появлением инфраструктурный проект, воплощающийся в широком спектре эмоций: надежды или пессимизма, ностальгии или фрустрации, желания или раздражения. Принципиально то, что оно адресовано от крупного агента, стоящего за созданием инфраструктуры, к ее пользователям, и это обуславливает тот факт, что оно не может быть понято вне политического порядка, который «создает» данную инфраструктуру (Larkin 2018).

Как показывают работы, выполненные в этом русле, инфраструктуры не только функционируют в настоящем, но и сообщают о будущем (Larkin 2013), при этом вне зависимости от степени их готовности – многие крупные инфраструктурные проекты находятся в состоянии постоянной незаконченности. Тем не менее они оказывают значительное социальное влияние и формируют повседневность связанных с ними групп (Harvey 2018). Отсутствие наблюдаемых изменений, как в случае взгляда на СМП локального сообщества Диксона, не означает отсутствия влияния на них представлений об этой инфраструктуре (сформированных как воспоминаниями о включенности поселка в эту инфраструктуру в прошлом, так и официальной риторикой, создающей образ будущего).

В статье на примере Диксона я рассматриваю, как ожидание реализации «нового национального проекта» Северного морского пути разворачивается в точке, где функционирование и идея СМП в советские годы фактически были градообразующими и жители которой испыты-

вают ностальгию по возможностям, которые мог бы принести этот инфраструктурный проект при сохранении прежней ситуации («nostalgic futures») (Carse, Kneas 2019). Будет показано, что хотя степень реальной востребованности «опорных точек» подобных Диксону изменилась, это никак не эксплицировано в публичной риторике. Администрация и жители поселка, таким образом, 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 и экстраполируют прошлую связь поселка с СМП на будущее его развитие. В центре внимания, таким образом, будет несоответствие между исторически сформированными ожиданиями и публичной риторикой, с одной стороны, и наблюдаемой реальностью – с другой.

Диксон: от «кухни погоды» через «столицу Арктики» к современности

Для начала рассмотрим, каким образом в связи с функционированием СМП формировался поселок и как жители Диксона исторически связывали свой поселок с идеей принадлежности к этой инфраструктуре. Историю поселка принято отсчитывать от 1915 г., момента открытия на острове Диксон радиостанции для связи с ледоколами «Таймыр» и «Вайгач», осуществлявшими проход Северного морского пути и зазимовавшими во льдах. С 1916 г. при радиостанции начали действовать гидрометеостанция и геофизическая обсерватория (именно с этими организациями связана известная формула «Диксон – кухня погоды»). С 1929 г. для обеспечения гидрографических исследований и работы Карских экспедиций (в первую очередь, ледовой разведки) на Диксоне появился постоянный авиаотряд. Впоследствии поселок разросся за пределы острова – на ближайший участок берега Енисейской губы, находящийся в полутора километрах от острова. Развитие его «материковой» части также было связано с СМП: в 1934 г. здесь начали строить порт, в 1939 г. была оборудована угольная база для морских пароходов, с конца 1930-х гг. по 1996 г. здесь базировался Штаб морских операций западного сектора Арктики, а в 1944 г. была создана Диксонская гидробаза. Он стал, по расхожему выражению жителей, «столицей» и «воротами» Арктики³.

Практически все появлявшиеся в поселке организации, включая Диксонстрой, задачей которого было жилищное строительство, были частью Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Объем полномочий ГУСМП в разные годы менялся: от курирования практически всех вопросов развития Севера до администрирования лишь

перевозок по Севморпути (McCannon 2007). Однако оно неизменно сохраняло под своей юрисдикцией арктические портовые поселки и в том числе обеспечивало их снабжение по более высоким стандартам, нежели в остальной стране. Ностальгические нарративы о позднесоветском периоде обычно касаются именно продуктового изобилия, обеспечиваемого централизованным завозом по СМП: *«Мы жили прекрасно. Мы цвели, мы просто здесь, не знаю, на самом деле, как на материке было сложно, а мы здесь процветали. У нас снабжение было, у нас Франция снабжение было <...>. Я не знаю, ГДР, Франция, Париж – все»* (ж., 1951 г. р., частный предприниматель).

Вплоть до 1990-х гг. вся деятельность по обеспечению функционирования СМП оставалась государственным проектом, координируемым одной организацией. При этом в связи со сменой технологий назначение Диксона как «опорной точки» менялось: например, роль угольной бункеровочной базы Диксон потерял в связи с появлением дизель-электрических и атомных судов, а ледовая разведка с помощью авиации потеряла свое значение в связи с переходом на спутниковый метод мониторинга. В 1990-е гг. объем грузоперевозок Северным морским путем резко снизился, а поселковые организации, с ним связанные, переживали постепенный упадок. С этими инфраструктурными процессами связан и кризис значений для поселка: *«На Северном морском пути мы были бы центром морского пути северного. Ну все, пока на углях ездили пароходы <...>. Потом, значит, было “Диксон – кухня погоды”, “Столица Арктики” и все остальное. Ну все, загнута столица вся»* (ж., ок. 1963 г. р., сотрудник коммунальной службы).

Причалы для выгрузки генеральных грузов морского порта Диксон в настоящий момент выведены из эксплуатации, швартовка судов всех типов запрещена⁴. Общий износ портовых сооружений достигает 70%. Грузооборот порта – около 14 тыс. т в год, основной объем которого составляет продовольствие и топливо. Гидрографическая база и сеть гидрометеорологических станций претерпевают постоянные сокращения штата и реструктуризацию. Если в 1989 г. численность населения поселка составляла 4 449 человек⁵, то к 2018 г. в нем осталось лишь 548 жителей⁶. В связи с резким оттоком населения многие здания были консервированы. На островной части поселка продолжают функционировать только аэропорт и метеостанция, все жилые дома и муниципальные учреждения закрыты. На материковой части отапливаются и снабжаются водой десять домов, в которых, тем не менее, многие квартиры пустуют, поэтому речь идет и о дальнейшем сокращении числа жилых домов⁷. Авиасообщение осуществляется лишь один раз в неделю по маршруту Диксон – Норильск, при этом аэропорт требует срочного ремонта взлетно-посадочной полосы и обновления оборудования. Все пассажироперевозки и небольшой объем грузоперевозок (в основном это скоропортя-

щиеся товары, которые невозможно доставить иным средством транспорта) осуществляются самолетом. Основная масса товаров завозится по Енисею в летнюю навигацию, а в межнавигационный период снабжение обеспечивается благодаря договору с ФГУП «Атомфлот», ледоколы которого доставляют контейнеры с грузами (при этом на момент исследования продление этого договора было под вопросом). Единственным средством связи у диксончан, помимо стационарного телефона, является мобильная связь «Билайн», качество которой (во многом вследствие слишком высокой нагрузки) не позволяет жителям не только иметь доступ к мобильному интернету, но иногда и к услугам связи. Снижение численности населения отражается также на работе школы – с 2005/06 учебного года из-за малочисленности учащихся несколько разновозрастных классов были объединены в один.

С 2016 г. компания «ВостокУголь», на которую возлагаются большие надежды по улучшению социально-экономического положения поселка и работа которой связывается жителями с развитием СМП, проводит подготовку к добыче угля вблизи Диксона, однако начало работ откладывается в связи с юридическими проволочками⁸. В первый сезон их работ в 2017 г. жители поселка ощутили присутствие компании – при нынешней численности жителей приезд сотен рабочих был замечен не только визуально, но и сказался на том, что все товары в немногочисленных магазинах Диксона были раскуплены уже к осени. Кроме того, наглядным символом присутствия компании «Восток-уголь» в поселке стало облицованное стеклом здание возле пристани. Однако активная деятельность компании продолжалась всего год, после чего работы были приостановлены и на момент нашего приезда в Диксон в апреле 2018 г. никаких признаков ее базирования, помимо отремонтированного здания, там не оставалось.

Таким образом, поселок с самого момента своего появления был тем или иным образом связан (не только практически, но и риторически) с Северным морским путем и в целом с советской арктической повесткой. Эта связь стала частью идентичности диксончан в советское время, проявляясь как в до сих пор воспроизводимых ярких лозунгах, так и в зримом присутствии ее элементов в публичном пространстве. Северный морской путь прочно связывается у жителей с периодом процветания поселка, поэтому падение перевозок по СМП, а также в целом уровня жизни населения стало не только экономическим кризисом, но и кризисом значений, вкладываемых в свой опыт проживания в поселке.

Риторическое «встраивание» в СМП

Согласно отчету администрации ГП Диксон *«муниципальное образование способно развиваться только параллельно с реализацией круп-*

ных программ и проектов, направленных на дальнейшее исследование, разработку и добычу месторождений полезных ископаемых, модернизацию Северного морского пути и обеспечение национальной безопасности РФ»⁹. Из цитаты видно, что крупные «программы и проекты» представляются муниципальным властям способом выхода поселка из состояния кризиса, причем, учитывая отчетный характер документа, очевидно, что авторы скорее констатируют общеизвестный факт, чем предлагают новый взгляд на развитие поселка. Однако стоит задаться вопросом о том, каким образом сформированы эти ожидания. Если в случае с появлением в регионе конкретного промышленного или инфраструктурного объекта можно говорить об ожиданиях, формирующихся в диалоге с представителями компании (Harvey, Knox 2015) или в наблюдении за используемыми властью технологиями (Hetherington 2016), то источником ожиданий, связанных с развитием СМП, является в основном официальный дискурс (Гаврилова 2016). При этом представления оказываются достаточно неопределенными, поскольку этот дискурс не содержит сколько-нибудь точных ответов на вопрос о влиянии декларируемого развития на локальные точки, а непосредственное наблюдение за функционированием СМП жителям недоступно.

Наиболее типичный нарратив о поселке в связи с СМП представителей администрации – сложное наложение множества мотивов:

«К.Г.: Что вы думаете о Северном морском пути? Вот так глобально.

Инф.1: Мы очень ждем, мы очень хотели бы быть участниками этого проекта.

Инф.2: Это все для нас. Если возобновится опять через Диксон, будет город и все большие инфраструктуры, будет возрождаться.

Инф.1: Мы тоже видим изменения климатические, мы тоже видим, что зимы мягче, лед тоньше, мы же верим в перспективность этого проекта. Она для нас серьезная. Она для нас насыщенная, это не виртуальные какие-то проекты, которые где-то должны происходить. Это вот под окнами. Хотелось бы вот прямо так. То есть, да, вот бухта Диксон, ну, гавань Диксон действительно удобна для отстоя судов, она удобна, при наличии инфраструктуры соответствующей для стоянки и для перебункеровки судов, то есть, для каких-то таких вещей, которые раньше обеспечивались за счет порта Диксон. <...> Когда вот только начиналось рассмотрение строительства порта Чайка, это здесь в 15-ти километрах, Востокуглем, это их инвестиционный проект, значит, пригоняли плавкраны. Ну, два раза в неделю строго плавкраны прятались в нашей бухте, потому что ветра́, они не могут осуществлять на рейдных форматах. Географически ну, мы чувствуем сопричастность, конечно, с Северным морским путем, не без этого» (Инф.1 – ж., ок. 1983 г. р., Инф.2 – ж., ок. 1973 г. р., сотрудники администрации).

В этой цитате мы видим обращение к целому ряду аргументов: заимствованный в официальном дискурсе аргумент о климатических изменениях, приводящих к облегчению судоходства в арктических морях, апелляция к прошлому этапу функционирования Диксона как поселка на СМП, в частности, выполнявшего функцию отстоя судов в шторм, а также упоминание о промышленной компании, приход которой связывается с СМП через обещание развития поселка. При этом подчеркивается географическая сопричастность поселка с Северным морским путем, что, казалось бы, могло вступать в противоречие с приведенными выше цитатами о том, что он не доходит до поселка или обходит его стороной, однако эти точки зрения могут сосуществовать в нарративах одного говорящего и зависят от контекста высказывания: географическая сопричастность выступает аргументом при необходимости обосновать «встраивание» поселка в СМП, а «проходящий мимо» Севморпуть используется для декларирования отсутствия наблюдаемых изменений.

Нарративы представителей администрации отличаются от нарративов остальных жителей большей ознакомленностью с официальным дискурсом и частой необходимостью обосновывать принадлежность к СМП. В рассуждениях жителей о роли поселка также можно увидеть, как заимствуются и креативно используются фрагменты официального дискурса об Арктике. Например, обоснованием полезности поселка для СМП является обеспечение государственной безопасности: *«...мое мнение, что Диксон – это форпост России, и он должен, независимо от того, чем там занимается, должен существовать. Пускай вообще ничего не делает. Вот он должен здесь быть как точка России, крайняя самая»* (м., 1963 г. р., сотрудник гидробазы). Также характерным высказыванием в этом ключе является попытка обосновать возвращение конкретных институций: «ракетчиков», «связистов», пограничников, ранее присутствовавших в поселке.

Таким образом, мы видим, что две основные стратегии «встраивания» в СМП на нынешнем этапе у жителей Диксона – это творческое переосмысление обещания инфраструктуры, черпаемого из официального дискурса, а также обращение к прошлому и попытка перенесения практического значения поселка на настоящее. Нарративы жителей поселка об СМП хоть и могут различаться спектром используемых мотивов, однако различий в выборе аргументов в зависимости от той или иной групповой принадлежности не прослеживается.

Функционирует ли СМП?

Как показали исследователи инфраструктуры, то, каким образом той или иной группой интересов определяется инфраструктура – составля-

ющие ее части, физические границы и функционал, – не является стабильным и навсегда данным, а находится под влиянием тех или иных социальных процессов (Carse 2012). Более того, даже определение объема той или иной инфраструктуры исследователем есть акт категоризации, который влияет на то, что попадает в поле зрения и рассматривается как часть социальной ситуации, а что остается за скобками и поэтому не может обладать каузальностью (Larkin 2013).

Однако, несмотря на трудности в очерчивании границ любой инфраструктуры, Северный морской путь отличается от других мегапроектов тем, что в данном случае даже трудно говорить о ее центральном ядре, конструирующем ее субъекте, а также составляющих ее практиках. В отличие от других «бутылочных горлышек» (Carse, Lewis 2017) морских перевозок – Суэцкого и Панамского каналов, СМП не представляет собой рукотворную инфраструктуру, а является естественным «сужением», ограничения которого связаны с такими природными инфраструктурами (Carse 2012), как глубины, толщина льда, специфические метеорологические условия и прочее, и это делает определение его объема еще более проблематичным. Несмотря на многочисленные обсуждения на официальном уровне его границ, практически никакого внимания не уделяется тому, что является его материальным воплощением. Различный функционал СМП предполагает разный объем инфраструктур, входящих в него. На примере Диксона это может означать, что как СМП могут рассматриваться и исключительно транзитные перевозки, и вывоз промышленной продукции, и «северный завоз». Поэтому вопрос о функционировании СМП напрямую связан с тем, что ситуативно под ним понимается.

Большое влияние на оценку работы инфраструктуры Северного морского пути жителями поселка оказывает то, что ее трудно наблюдать непосредственно – учитывая тот факт, что СМП является преимущественно грузовой инфраструктурой, наблюдение за ним ограничивается возможностями его практического использования. При этом исторические изменения в этих возможностях в сторону уменьшения интерпретируются как стагнация инфраструктуры в целом: *«Как для жителя обычного северного поселка для меня Северного морского пути не существует. А знаете почему? Он... он был в 1990-х, тогда была официальная возможность... Мы даже просто приезжали на атомный ледокол с Диксона. Да, вот, на вездеходе приезжаешь – он стоит в порту, мы могли просто на коммерческих официально абсолютно подойти к команде, да, там был специальный человек, и он мог часть продуктов, излишек... Излишков продать нам для магазина. Это первое. Второе – была возможность <...> выйти также на руководство Мурманского пароходства, которое раньше было. Щас там не пойми что, там Росатомфлот»* (м., 1971 г. р., предприниматель). Мы видим, что при исчезновении прямого соприкосновения с этой инфраструкту-

рой – взаимодействия с экипажем ледоколов и сотрудниками снабжающих портов, сворачивания обменных отношений – Северный морской путь также дискурсивно исчезает.

На нынешнем этапе непосредственное соприкосновение с морским транспортом, в том числе в связи с изменением технологий в арктическом мореплавании, в поселке ограничивается летним завозом товаров и зимними поставками с помощью атомных ледоколов. Этим может объясняться разрыв между ожиданиями сообществ и наблюдаемой ими реальностью, и именно поэтому жителями поселка ставится под сомнение факт нынешнего функционирования СМП. Северный морской путь в высказываниях информантов ускользает из их поля зрения: «не доходит» до поселка или пролегает в нескольких километрах и при этом воображается консолидированным проектом. Ускользание его проявляется и в том, что жители поселка могут получать только косвенную информацию об этой инфраструктуре, более того, основываться приходится на размытых обещаниях, транслируемых на официальном уровне.

Заключение

Как я попыталась показать в этой статье, «встроенность» Диксона в Северный морской путь в советское время воплощалась и воображалась через разнообразные организации, занимающиеся поддержкой его функционирования. На современном этапе произошли изменения в технологическом функционировании СМП, в частности в сторону автономизации мореплавания, что снизило значимость портов, располагающихся вдоль трассы. В этом смысле применение термина «возвращение» по отношению к Северному морскому пути не совсем оправданно – нынешняя ситуация принципиально отлична от советской.

Смена материальной репрезентации, как известно, влечет за собой и изменение инфраструктурного обещания (Hetherington 2016). Действительно, объем понятия СМП на официальном уровне также изменился, однако важно, что произошла не просто смена одного обещания инфраструктуры на другое: современное обещание значительно более размыто, в зависимости от контекста употребления включая в себя транзитные перевозки, вывоз промышленной продукции или завоз продуктов. Эти два обещания не являются равными по статусу *future perfect* для локальных сообществ – нынешнее обещание им в значительно большей степени приходится домысливать, в том числе на основании обещания советского времени. В связи с этим переход от обещания инфраструктуры, транслируемого по центральным каналам, к практическим способам «встраивания» в Северный морской путь для диксончан проблематизирован: с одной стороны, неясен источник позитивных изменений, с другой – у жителей отсутствует возможность повлиять на ситуацию.

С этим связано парадоксальное одновременное сосуществование ощущения географической причастности и риторики удаленности от «основной трассы».

Примечания

¹ Все использованные в статье полевые материалы собраны совместно с К.А. Гавриловой в рамках госзадания Минобрнауки РФ № 33.2257.2017/ПЧ. Я благодарю ее за проведенную нами в рамках этого гранта работу, общий полевой быт, а также за многочисленные обсуждения материалов и черновиков текстов. Также я благодарна за содействие в исследовании бывшим и нынешним жителям поселка Диксон, в особенности Ю.В. Барышниковой, В.В. Михайлову, А.С. Сергееву и Л.В. Фищуковой.

² Сходное различие также было подмечено (Appel et al 2018) между городами колонистов и городами, создаваемыми для колонизированных народов (settlers town vs colonized people's town), – первые были значительно лучше оснащены современными инфраструктурами, нежели вторые.

³ Основные вехи в истории Диксона приведены по: (Дагинтен, Бабийчук 2015), а также по материалам официального сайта Таймырского муниципального района, статьи «Диксон. Историческая справка». URL: <https://www.taimyr24.ru/MO/Dikson/Histori/>, «Диксон. Социальная сфера»; URL: <https://www.taimyr24.ru/MO/Dikson/Social/>, «Диксон. Экономика», URL: <https://www.taimyr24.ru/MO/Dikson/Econom/> (дата последнего обращения: 03.03.2020).

⁴ Диксон АМПЗА – Морской порт Диксон // Официальный сайт Администрации портов западной Арктики. URL: <http://www.mapm.ru/Port/Dikson> (дата последнего обращения: 03.03.2020).

⁵ Всесоюзная перепись населения 1989 г. // Демоскоп. URL: http://www.demoscope.ru/weekly/ssp/rus89_reg2.php (дата последнего обращения: 05.03.2020).

⁶ Федеральная служба государственной статистики, паспорт поселка Диксон. URL: https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/pass.aspx?base=munst04&r=4653155 (дата последнего обращения: 03.03.2020).

⁷ Итоги социально-экономического развития городского поселения Диксон за 9 месяцев 2017 года и ожидаемые итоги за 2017 год. Архив администрации пгт. Диксон, 2017.

⁸ ВостокУголь Диксон // ВостокУголь. URL: <https://vostokcoal.ru/assets/arkticheskaya-gornaya-kompaniya> (дата последнего обращения: 05.03.2020).

⁹ Итоги... 2017.

Литература

Гаврилова К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 62–75.

Гаврилова К.А. Репрезентация российской Арктики в дискурсе арктических форумов // Сибирские исторические исследования. 2016. № 4. С. 30–56.

Дагинтен А.А., Бабийчук Н.О. Такой известный – неизвестный Диксон: к 100-летию со времени основания. Дудинка: Центральная библиотека МБУК «Дудинская ЦБС», 2015.

Anand N. Accretion. Theorizing the Contemporary, Fieldsights. URL: <https://culanth.org/fieldsights/accretion> (дата публикации: 24.09.2015).

Appel H., Anand N., Gupta A. Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure // The promise of infrastructure / ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta, Durham, NC; London: Duke University Press, 2018. P. 1–38.

Bowker G.C. Science on the Run: Information Management and Industrial Geophysics at Schlumberger, 1920–1940. Cambridge, MA: MIT Press, 1994.

- 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 A: Economy and Space*. 2017. Vol. 49 (1). P. 9–28.
- Carse A.* Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed // *Social Studies of Science*. 2012. Vol. 42 (4). P. 539–563.
- Edwards P.N.* Infrastructure and modernity: Force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems // *Modernity and technology*. 2003. № 1. P. 185–226.
- Ferguson J.* Expectations of modernity: myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt. Berkeley: Univ of California Press, 1999.
- Harvey P.* Infrastructures in and out of time: The promise of roads in Contemporary Peru // *The promise of infrastructure* / ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta. Durham, NC; London: Duke University Press, 2018. P. 80–101.
- Harvey P., Knox H.* Roads: An anthropology of infrastructure and expertise. Ithaca: Cornell University Press, 2015.
- Hetherington K.* Surveying the future perfect: Anthropology, development and the promise of infrastructure // *Infrastructures and Social Complexity* / ed. by P. Harvey, C. Jensen, A. Morito. London: Routledge, 2016. P. 58–68.
- Larkin B.* The politics and poetics of infrastructure // *Annual review of anthropology*. 2013. № 42. P. 327–343.
- Larkin B.* Promising forms: The political aesthetics of infrastructure // *The Promise of Infrastructure* / ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta. Durham, NC; London: Duke University Press, 2018. P. 175–222.
- McCannon J.* The Commissariat of Ice: The Main Administration of the Northern Sea Route (GUSMP) and Stalinist Exploitation of the Arctic, 1932–1939 // *Journal of Slavic Military Studies*. 2007. Vol. 20 (3). P. 393–419.
- Niewöhner J.* Infrastructures of Society, Anthropology of // *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*. 2nd ed. / ed. by James D. Wright. Oxford: Elsevier, 2015. Vol. 12. P. 119–125.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

Vasilyeva Valeriya V.

THE FLUID NORTHERN SEA ROUTE AND THE LOCAL COMMUNITY OF DIKSON: PROMISE OF INFRASTRUCTURE*

DOI: 10.17223/2312461X/29/6

Abstract. The article presents qualitative field research conducted in the seaport of Dikson on the Northern Sea Route (NSR). It explores Dikson residents' expectations which are historically linked to the NSR and associated with official discourse around NSR development. Local residents see the transition from the 'promise of infrastructure' spread by the media and regional authorities to practical ways of incorporating the port into the NSR infrastructure as problematic. This can be explained by the fact that they do not have any specific information about the NSR, and that the NSR is a complex infrastructure project with most of its operation and processes being invisible for the local community. Creatively rethinking official discourse, on the one hand, and appealing to historical forms of their belonging to the NSR, on the other, local residents rhetorically integrate Dikson into the NSR infrastructure.

Keywords: Northern Sea Route, NSR, Northeast Passage, infrastructure studies, promise of infrastructure, local Arctic communities, Dikson, Krasnoyarsk region

* The research was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFFI, project No. 18-05-60108, 2018 – 2021, titled 'Arctic connections: People and infrastructures') and the Research Programme of West-Siberian Interregional Scientific and Educational Centre.

References

- Gavrilova K.A. Severnyi morskoi put' v ofitsial'nom rossiiskom diskurse: strategii opredeleniia funktsional'nykh i geograficheskikh granits [The Northern Sea Route in Russian political discourse: Defining functions and geographical boundaries], *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, 2020, no. 3, pp. 62–75.
- Gavrilova K.A. Reprezentatsiia rossiiskoi Arktiki v diskurse arkticheskikh forumov [Representation of the Russian Arctic in Arctic Fora Discourses], *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, 2016, no. 4, pp. 30–56.
- Dagintin A.A., Babiichuk N.O. *Takoi izvestyi - neizvestnyi Dikson: k 100-letiiu so vremeni osnovaniia*. [The so well-known and unknown Dikson: Dedicated to the 100th Anniversary of the port's foundation]. Dudinka: Tsentralnaia biblioteka MBUK "Dudinskaiia TsBS", 2015.
- Anand, N. *Accretion. Theorizing the Contemporary, Fieldsights*, URL: <https://culanth.org/fieldsights/accretion> (Publication date: 24.09.2015).
- Appel, H., Anand N., Gupta, A. Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In: *The promise of infrastructure* / Ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta. Durham, NC and London: Duke University Press, 2018, pp. 1–38.
- Bowker G.C. *Science on the Run: Information Management and Industrial Geophysics at Schlumberger, 1920–1940*. Cambridge, MA: MIT Press. 1994.
- Carse A, Kneas D. Unbuilt and unfinished: The temporalities of infrastructure. *Environment and Society*, 2019, vol. 10(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 A: Economy and Space*, 2017, vol. 49 (1), pp. 9–28.
- Carse A. Nature as infrastructure: Making and managing the Panama Canal watershed. *Social Studies of Science*, 2012, vol. 42(4), pp. 539–563.
- Edwards P.N. Infrastructure and modernity: Force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems. *Modernity and technology*, 2003, no. 1, pp. 185–226.
- Ferguson J. *Expectations of modernity: myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley: Univ of California Press, 1999.
- Harvey P. Infrastructures in and out of time: The promise of roads in contemporary Peru. In: *The promise of infrastructure*. / Ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta, Durham, NC and London: Duke University Press, 2018, pp. 80–101.
- Harvey P. and Knox H. *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca: Cornell University Press, 2015.
- Hetherington K. Surveying the future perfect: Anthropology, development and the promise of infrastructure. In: *Infrastructures and Social Complexity* / Ed. by P. Harvey, C. Jensen, A. Morito. London: Routledge, 2016, pp. 58–68.
- Larkin B. The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 2013, no. 42, pp. 327–343.
- Larkin B. Promising forms: The political aesthetics of infrastructure. In: *The Promise of Infrastructure* / Ed. by H. Appel, N. Anand, A. Gupta, Durham, NC and London: Duke University Press, 2018, pp. 175–222.
- McCannon J. The Commissariat of Ice: The main administration of the Northern Sea Route (GUSMP) and Stalinist exploitation of the Arctic, 1932–1939. *Journal of Slavic Military Studies*, 2007, vol. 20(3), pp. 393–419.
- Niewöhner J. Infrastructures of society, anthropology of. In: *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*. 2nd edition / Edited by James D. Wright. Oxford: Elsevier, 2015. Vol. 12, pp. 119–125.