

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/7

ИУЛЬТИНСКАЯ ТРАССА: ПРОЕКТ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЖИЗНИ ЧУКОТСКИХ НАЦИОНАЛЬНЫХ СЕЛ*

Владимир Николаевич Давыдов,
Елена Андреевна Давыдова

Аннотация. Рассматривается один из крупнейших проектов развития транспортной инфраструктуры Чукотки – Иультинская трасса. Описывая ее использование местными жителями в качестве транспортной артерии, а также ресурса приобретения материальных объектов, авторы анализируют, каким образом появление дороги оказало влияние на их практики мобильности и представления о пространстве. В фокусе внимания находятся стратегии ее эксплуатации жителями национальных сел для решения повседневных задач. Изменения в перемещениях людей и вещей привели к налаживанию системы снабжения продуктами питания и товарами, а также оказали влияние на практики распределения ресурсов между селами Иультинского района. Авторы полагают, что данные системные изменения стали возможны благодаря интеграции данного транспортного объекта в серию других инфраструктурных государственных проектов, начиная от Северного морского пути и оленеубойного пункта до линий электропередач и торговых баз, располагавшихся вдоль трассы. Именно комплементарность дороги по отношению к другим материальным объектам превращает ее в незавершенный проект, уязвимый и зависимый от действий множества акторов. Несмотря на это, инфраструктурная неполнота трассы, компенсируемая другими проектами, способствует ее креативному использованию местными жителями.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, мобильность, ресурсы, снабжение, Чукотка, Арктика

Иультинская трасса – автомобильная дорога протяженностью 207 км, связывающая морской порт Эгвекинот на побережье Берингова моря с континентальной частью Иультинского района Чукотского автономного округа. Изначально она доходила до ныне упраздненного поселка Иультин, обслуживающего рудник и горно-обоганительный комбинат, где велась добыча оловянной и вольфрамовой руды. Она являлась самой восточной автомобильной дорогой Советского Союза и использовалась круглогодично. Трассу поддерживали в рабочем состоянии и при необходимости ремонтировали. В постсоветский период ее поддержанию стали уделять меньше внимания, а обслуживаться в последние годы она стала

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-78-10002). Авторы выражают благодарность за комментарии на раннюю версию статьи Н.В. Ссоринову-Чайкову, О.А. Поворознюк и П. Швайцеру.

только на участке Эгвекинот – село Амгуэма (91-й км). Несколько лет назад был начат проект реконструкции дороги: были отремонтированы ее первые шесть километров, соединяющие Эгвекинот с аэропортом «Залив Креста». Сейчас трасса является участком автодороги Эгвекинот–Мыс Шмидта, основная часть которой функционирует в виде зимника. Ряд отрезков Иультинской автодороги требует значительной реконструкции. В частности, на автомобиле из Эгвекинота по ней на сегодняшний день можно доехать только до 157-го км. Мост через реку Амгуэма был смыт весенним паводком в 1994 г. и не восстановлен. Большая часть расположенных вдоль трассы линий электропередач отключена, строения, обслуживавшие дорогу баз и поселков, заброшены.

Среди местных жителей до сих пор жива память о заключенных Чукотлага, которые строили эту дорогу в конце 1940-х – начале 1950-х гг. Информанты не только рассказывали истории об этих людях, но и демонстрировали нам полуразрушенные казармы, стоящие вдоль трассы и являющиеся материальным воплощением прошлого – памятники советской эпохи. Как отметила А.Л. Цзин, «ландшафты ныне усеяны подобными развалинами по всему свету. А такие места, тем не менее, могут быть живы – невзирая на их объявленную смерть: заброшенные источники ресурсов иногда порождают новую многовидовую и многокультурную жизнь. Во всепланетарном состоянии неустойчивости у нас нет другого выбора – нам необходимо высматривать жизнь на руинах» (Цзин 2017: 21). Данная трасса с расположенными вдоль нее незавершенными и оставленными государством постройками (Ssorin-Chaikov 2016), продолжает жить своей особой жизнью и является одним из основных каналов мобильности в регионе. Именно строительство дороги оказало существенное влияние на изменение практик мобильности и использования пространства местными жителями.

Объекты транспортной инфраструктуры образуют систему, обеспечивающую перемещение людей и грузов. Будучи объединенными в различные системы, они позволяют существенно увеличить силы индивидов (Урри 2012а: 272). В данной статье мы проанализируем практики использования Иультинской трассы жителями национальных сел. Через рассмотрение «социальной жизни» (Appadurai 1986) данного инфраструктурного проекта в советский и постсоветский периоды мы покажем, каким образом строительство дороги, а также ее постоянное поддержание в действующем состоянии оказывали влияние на практики мобильности и снабжения местных жителей, меняя их представления о пространстве и способы аккумулялирования ресурсов.

Инфраструктурное неравенство: трасса и распределение ресурсов

Дорога создала предпосылки для усиления инфраструктурного неравенства в регионе, оказала влияние на практики распределения ре-

сурсов. Появление трассы инициировало новую форму экономических отношений, предполагающую перемещение материальных объектов между находящимся на берегу Залива Креста портом и другими населенными пунктами. Оно позволило реализовать проект развития инфраструктуры села Амгуэма, расположенного на 91-м километре. Здесь важным фактором являлась не только возможность транспортировки строительных материалов, но и доступность данного населенного пункта для представителей органов власти. Вся его история тесно связана с историей Иультинской трассы. Она была необходима не только для налаживания транспортных связей между центром и поселком геологов Иультин, но также позволяла ускорить решение проблемы коллективизации и советизации местных оленеводческих семейно-родственных коллективов. Наличие дороги упрощало доступ членов коммунистической партии, которые проводили коллективизацию к чукотским стойбищам. На страницах дневников и фотографиях этнографа Варвары Григорьевны Кузнецовой, работавшей в амгуэмской тундре в течение трех лет – с 1948 по 1951 г., зафиксированы подобные визиты, в ходе которых различными методами, такими как уговоры, налогообложение, запрет на торговлю с не членами колхоза, а впоследствии и аресты, подталкивали оленеводов к вхождению в колхозы (АМАЭ. Ф. К-1. Оп. 2. Д. 336. Л. 58–67; Д. 341. Л. 49; Д. 387. Л. 11; Д. 398. Л. 12 об.).

До строительства трассы доступ к стоянкам оленеводов в тундре был затруднен. Благодаря использованию водного транспорта, села Нутэпэльмен и Ванкарем, расположенные на побережье Северного Ледовитого океана, были более доступны для представителей советского государства, проводивших коллективизацию. Таким образом, на побережье советизация, понимавшаяся как русификация местного населения (Kertulla 2000; Gray 2005; Yamin-Pasternak et al. 2014: 625) началась значительно раньше, чем в тундре. До строительства дороги лучшее снабжение товарами было именно в прибрежных селах. В непосредственной близости от Ванкарема проводилась ярмарка, где тундровики-олeneводы обменивали мясо на товары, закупались продуктами. Показательными являются фотографии В.Г. Кузнецовой: ванкаремцы носили в основном одежду фабричного производства, в отличие от тундровиков, продолжавших использовать чукотскую меховую одежду (Колл. МАЭ РАН И 1454)¹. Коллективизация амгуэмской тундры последовала сразу же за строительством трассы. В этих местах она проходила, как и создание дороги, в конце 1940-х – начале 1950-х гг.

Впоследствии в Амгуэме расположилась центральная усадьба совхоза «Полярник», куда вошли оленеводческие бригады из Нутэпэльмена. Население данного прибрежного села до сих пор сетует на то, что Амгуэма получила ресурс бывшего совхоза и, по их словам, «стала жить лучше», стала «богатым» селом. Наличие дороги ускорило его строительство и благо-

устройство, поскольку по ней можно было завозить стройматериалы. Ряд информантов, представители местной интеллигенции, полагают, что государство, создавая и поддерживая различные инфраструктурные проекты, «подкупило непокорных амгуэмских тундровиков», сопротивлявшихся вступлению в колхозы (Вдовин 1965: 345, 348; Андронов 2008; АМАЭ. Ф. К-1. Оп. 2. Д. 336; Д. 342; Д. 349; Д. 361; Д. 396; Д. 403) и долго остававшихся недовольными действиями властей после коллективизации.

За пару десятилетий Амгуэма превратилась из оленеводческой стоянки с ярангами в крупный населенный пункт. В 1950-е гг. в селе были построены одноэтажные дома. Затем, начиная с 1970-х гг., реализуется проект строительства двух-, трех- и четырехэтажных блочных домов. В начале 2000-х гг. старые деревянные одноэтажные дома практически полностью были заменены собранными по канадской технологии каркасными домами, называемыми в регионе коттеджами Абрамовича. Строительство жилых домов продолжается и в настоящее время: в 2018 г. в селе Амгуэма был сдан в эксплуатацию новый двухэтажный дом для семей оленеводов. Все дома в данном селе, включая коттеджи, снабжены канализацией, центральным отоплением, водой.

В настоящее время численность населения Амгуэмы составляет более 500 человек. В селе работают три продуктовых и два промтоварных магазина, библиотека, дом культуры, дом детского творчества, тренажерный зал. В Амгуэме были построены средняя школа, интернат и детский сад. Далеко не каждое село на Чукотке имеет подобную инфраструктуру. Благодаря транспортной доступности, в нем регулярно бывают представители районной администрации, его посещают туристы, здесь проводят национальные праздники, в том числе Международный день коренных народов мира (9 августа), на которые приезжают гости из районного центра. Удобное пространственное расположение по отношению к транспортной инфраструктуре выделяет Амгуэму среди других национальных сел Иультинского района. В результате между Амгуэмой, с одной стороны, и прибрежными селами Ванкарем и Нутэпэльмен – с другой, наблюдается сильный контраст. Расположенные в береговых селах дома отапливаются углем, в них отсутствуют водоснабжение и канализация.

Современное крупное оленеводческое предприятие, являющееся наследником совхоза, также базируется в Амгуэме. Несмотря на то, что в береговых селах района в постсоветский период были созданы небольшие территориально-соседские общины, занимающиеся охотой на морского зверя (например, в Нутэпэльмене весной 2019 г. было только пять официально зарегистрированных охотников), государство в большей степени поддерживает оленеводство, продукция которого реализуется на рынке, в отличие от мяса морских животных. Так, окружные власти официально объявили оленеводство ключевой отраслью для обеспечения пищевыми продуктами в регионе (Грей 2016: 51).

По мнению многих жителей Чукотки, в том числе некоторых представителей власти и крупных производителей мясной продукции из Анадыря, МУП СХП «Амгуэма» является показательным и одним из самых благополучных. В частности, данное МУП получило премию «Предприятие года России» в 2015 г. На сегодняшний день именно из Амгуэмы удобно вывозить оленину в Эгвекинот и далее из порта Эгвекинот – в Анадырь. Другие оленеводческие предприятия района сейчас пригоняют свои товарные стада в новый оленеубойный пункт, построенный на 94-м км трассы – в непосредственной близости от Амгуэмы.

Таким образом, в процессе распределения ресурсов между селами района важную роль играла Иультинская трасса. Она содействовала налаживанию механизмов управления, а также инфраструктурному развитию Амгуэмы. При этом другие села, находящиеся вдали от трассы в постсоветский период, когда сократились перевозки по навигации и авиасообщение, столкнулись с проблемой снабжения, транспортной изоляции, низкой заработной платы и безработицы.

Инфраструктура как средство доступа к ресурсам и как ресурс

Иультинская дорога проектировалась как магистраль, ориентированная на транспортировку металла, который могло обеспечить открытое в 1937 г. участником Второй Чукотской экспедиции Главсевморпути В.Н. Миляевым комплексное месторождение вольфрама и олова (Романова 2018). Она была направлена прежде всего на вывоз добываемых металлов, соединяя Иультинское месторождение с портом Эгвекинот. Трасса была призвана обеспечивать доступ государства к полезным ископаемым.

Строительство дороги оказало сильное воздействие на практики мобильности и представления о пространстве местных жителей. Следует отметить, что уже сразу после своего появления она стала центром притяжения для амгуэмских оленеводов. Как уже отмечалось другими исследователями, данная магистраль во времена В.Г. Кузнецовой «была достаточно оживленным местом» (Михайлова 2015: 52). На ней располагались различные базы-поселки для строителей, милиции, торговых, культурных работников. В дневниках В.Г. Кузнецовой чаще всего упоминается 87-й км, расположенный на котором рабочий поселок впоследствии получил название Дорожный. В середине XX в. он был самым крупным поселением на трассе. В дневниках исследовательницы упоминаются также базы на 32-, 68-, 103-, 145-, 178-м км дороги (АМАЭ. Ф. К-1. Оп. 2. Д. 335; Д. 340; Д. 403), которые были в большей или меньшей степени обеспечены «благами цивилизации», такими как электричество, дома, магазины, бани, дома культуры. Для оленеводов такие базы являлись местами торговли, сюда они привозили, по большей части, олени туши, получая взамен «русские»

товары, такие как спирт, табак, махорку, чай, патроны, пуговицы и проч. (АМАЭ. Ф. К-1. Оп. 2. Д. 335; Д. 349). Таким образом, с самого начала существования трассы местные жители стали соотносить свои перемещения с дорогой и расположенными на ней базами, стараясь по пути кочевий осуществить закупку необходимого.

Амгуэмские оленеводы активно используют Иультинскую дорогу для интенсификации своих перемещений. В частности, ее наличие увеличило количество маятниковых поездок между селом Амгуэма, районным центром и оленеводческими бригадами. Безусловно, появление новых средств передвижения также оказало воздействие на практики мобильности и представления о расстоянии местных жителей (Pelto 1973; Истомин 2015), но дело не только в наличии снегоходов и машин. Например, некоторые кочующие в Рыркайпийской тундре оленеводы ездят в Рыркайпий достаточно редко, иногда даже раз в несколько лет. На расположенную между селом и стоянками в тундре перевал-базу «Пламенный» они, по словам информантов, могут заезжать один-два раза в год. В Амгуэму же отдельные оленеводы приезжают чуть ли не еженедельно. Как правило, одни раз в месяц кто-нибудь из членов бригады обязательно навестит село. Столь интенсивная мобильность стала возможна в том числе благодаря трассе. Нередко большая часть пути проходит именно по дороге, по которой перемещаться значительно быстрее, чем по тундре. Сами места оленеводческих стоянок часто располагаются неподалеку от данной магистрали и ведущих к ней дорог, что позволяет использовать автотранспорт для доставки продуктов оленеводам и вывоза тундрового мяса. Наиболее часто поездки совершают члены тех бригад, которые стоят в непосредственной близости от дороги.

Современные средства передвижения требуют топлива, а это, в свою очередь, создает необходимость его предварительной доставки в села и тундру. Наличие его запасов особенно важно для жителей села Амгуэма, поскольку автозаправочная станция располагается в районном центре. Люди, таким образом, за счет собственной мобильности самостоятельно решают проблему снабжения источниками энергии, но делают это не без помощи трассы, транспортных средств, в том числе государственных, и топлива.

Трасса не только является средством приобретения ресурсов, но и сама является ресурсом. Местные жители активно используют расположенную вдоль трассы заброшенную инфраструктуру. В постсоветский период многие постройки, а также старая линия электропередач, были заброшены и превратились для местных жителей в источник строительных материалов и топлива. Использование тяжелой техники позволяет местным жителям привозить деревянные столбы на места стоянок или в село. Они активно применяются для строительства и отопления теплиц, количество которых в Амгуэме и Эгвекиноте в последние годы увеличилось. Амгу-

эмцы также используют заброшенные здания в поселке Дорожный, расположенном в четырех километрах от села, держат там сараи, гаражи и теплицы. Наличие топлива и строительных материалов в достаточном количестве, таким образом, косвенно стимулирует овощеводство. Например, в Нутэпэльне, где, нет системы центрального отопления, а дрова и бумага являются дефицитным ресурсом (жители «охотятся» за картонными коробками из магазина и разобрали большую часть старых советских колхозных домов на дрова), теплицы не прижились.

Инфраструктурный каскад: принцип комплементарности

Ни один из инфраструктурных проектов не способен быть полностью реализованным в изоляции от других проектов. В соединении с ними становится возможным его практическое использование (Star 1999). Большую роль в данном процессе играет государство. Поддержание дороги в действующем состоянии требует немало энергозатрат. Проект ее строительства не являлся чем-то автономным, а связан с другими крупными проектами (Северный морской путь, забойный пункт, Иультинский ГОК, национальное село Амгуэма и т.д.). Если бы государство не обеспечило развитие инфраструктуры в регионе, целый ряд из них не был бы реализован (Эткинд 2020: 59).

Трасса функционирует именно как продолжение проекта Северного морского пути, позволяя перевозить привезенные по навигации товары, а также доставлять оленину в порт. Она является дополнительным каналом мобильности, позволяющим транспортировать топливо, вещи, материалы и продукты питания вглубь и на северный берег Чукотского полуострова. В данном контексте трасса без наличия морского сообщения не имела бы такого значения для государства и для местных жителей. Изначально она проектировалась для соединения олововольфрамового месторождения с морским портом.

Наличие «каскада» зачастую незавершенных инфраструктурных проектов предоставляет местным жителям «аффордансы» (Gibson 1979; Ingold 2000) – возможности для осуществления определенных практик. Люди постоянно «дополняют» движения по трассе перемещением вездеходов и трэколов для поставки товаров в северные прибрежные села Ванкарем и Нутэпэльмен. В этом смысле трасса является незавершенным проектом (Ssorin-Chaikov 2017: 22), она «удлиняется» и «достраивается» жителями с помощью имеющихся средств передвижения. Подобные перемещения всегда связаны с потенциальной опасностью поломок. Водителям нередко приходится ремонтироваться в пути. Для минимизации рисков местные жители стараются выезжать группами на нескольких транспортных средствах.

Таким образом, Северный морской путь – не единственный проект, обеспечивающий распределение товаров в регионе, он частично компенс-

руется за счет авиаперевозок и сухопутных перемещений. Трасса расширяет возможности данного проекта, создавая расположенные на земле ответвления от основного водного маршрута. Причем подобное его «дотраивание» приводит к появлению новых материальных объектов в регионе.

Мобильность материальных объектов: контейнеры и пищевые продукты

Материальные объекты нередко перемещаются вместе с людьми (Урри 2012b: 98). Поездки местных жителей по трассе часто связаны с перемещением вещей и пищевых продуктов, решением логистических задач, связанных с их приобретением и обменом.

Посредством Иультинской трассы на суше получают распространение отслужившие свой срок эксплуатации морские грузовые контейнеры, которые превратились в универсальный способ освоения пространства и стали обычной составляющей ландшафта прибрежных населенных пунктов Арктики. Для села Нутэпэльмен был характерен системный характер их распределения, где доставленным по навигации контейнером снабжался каждый вновь построенный коттедж. В данных контейнерах на Чукотку поставляли материалы для строительства новых свайных коттеджей, собираемых по канадской технологии. В Амгуэме же часть контейнеров, которые используются в качестве гаражей и сараев, расположены бессистемно и находятся в тех местах, которые часто были определены самими жителями, а не администрацией.

Подобное явление перераспределения ценностей и продуктов между местами на побережье и в тундре существенно отличается от хорошо известной в этнографии формы обмена между прибрежными охотниками и оленеводами (Bogoras 1904: 53; Krupnik 2000: 50). Фактически «оленьи рога на море» («Antler on the sea») (Kerttula 2000) дополняются инфраструктурной составляющей – контейнером в тундре. В рамках подобной мобильности, ключевой элемент офшорной экономики – металлический контейнер, используемый для морских грузоперевозок (Урри 2017), проникает вглубь полуострова. Привозные металлические модули позволяют местным жителям последовательно дотраивать и расширять имеющуюся в селах инфраструктуру, предоставляя им возможность самим создавать места для хранения вещей и продуктов.

Посредством трассы местные села регулярно снабжаются просроченными продуктами питания и промышленными товарами низкого качества, трудно поддающимися реализации в других местах. Несмотря на то, что дорога потенциально позволяет наладить снабжение Амгуэмы качественными и свежими продуктами, количество поставляемой в наиболее доступное село пищевых продуктов с истекшим сроком годности («просрочки») зачастую больше, чем в удаленных прибрежных се-

лах. Иными словами, наличие дороги позволило наладить регулярные поставки просроченных продуктов в Амгуэму. Таким образом, понятие «удаленность» остается объектом манипуляций и используется для получения доходов за счет увеличения стоимости продаваемых товаров, а также создает возможность сбыта просроченных продуктов питания.

В режиме официального законодательства просроченные продукты не должны выходить на рынок, а их продажа облагается штрафами. Тем не менее вместо затрат на утилизацию просроченной продукции, торговые предприятия налаживают ее массовые поставки в места с дефицитом снабжения. На Чукотке сложилась система распределения просроченных товаров, рыночная стоимость которых значительно превышает стоимость свежих продуктов в других регионах Дальнего Востока, расположенных южнее.

Благодаря трассе налаживается оборот не подлежащих реализации с точки зрения официальных правил товаров в удаленных от порта и районного центра селах, расширяя позволяющую уйти от официального законодательства и регулируемую неофициальными правилами сферу неформальной экономики. Большую часть товарооборота в магазинах района составляют просроченные продукты питания. Таким образом посредством «доставки проектов» неформальная экономика находит свою нишу на Чукотском полуострове, позволяя распределять в отдаленных местах нереализованные на «материке» продукты, получая прибыль вместо затрат, необходимых на их утилизацию. В Амгуэме «просрочка» имеет свою особую темпоральность – приобретает второй, а иногда третий шанс на реализацию: местные компании увозят в Амгуэму те продукты, которые не были реализованы в Эгвекиноте. Из сельских магазинов просроченные продукты нередко доставляются в тундру оленеводам.

Многие местные жители собственными силами восполняют недостаток качественного продовольствия и вещей. Они активно используют Иультинскую трассу для обеспечения себя необходимыми более дешевыми и свежими продуктами, а также товарами, совершая регулярные поездки в Эгвекинот. Наличие дороги также позволяет поддерживать и ускорять обмен «морскими» и «тундровыми», а также «чукотскими» и «русскими» продуктами. При этом их перемещение идет в различных направлениях: «чукотские продукты» в основном перемещаются из тундры в села и районный центр, «русские» – из районного центра в села и в тундру. Из тундры в села и Эгвекинот вывозят оленину, а также разные виды чукотской пищи для родственников и друзей.

Таким образом, инфраструктура обладает определенной гибкостью, позволяющей совмещать механизмы формальной и неформальной экономики. Она обеспечивает не просто поставки продуктов и товаров, но за счет репрезентации удаленности дает возможность найти новые рынки сбыта для продукции, которую сложно реализовать в других местах. В то же время трасса позволяет местным жителям самостоятельно

решать проблему снабжения за счет маятниковых поездок в районный центр и функционирования системы обмена.

Заключение

Рассмотренный в данной статье инфраструктурный проект влияет не только на населенные пункты, расположенные непосредственно в местах его реализации, он оказывает ощутимое воздействие на практики снабжения удаленных от районного центра и трассы сел. Инфраструктура Чукотки нуждается в постоянном обновлении и ремонте, при этом вывоз старых деталей и запчастей во многом является нерентабельным. Многие из привезенного, например деревянные столбы, металлические контейнеры, превращаются в ресурс для местного населения. Иультинская трасса представляет собой пример креативного использования инициированного государством проекта (Bennett 2018). Подчеркнем, что проект трассы является «встроенным» (Star 1999) в сложившуюся сеть проектов, оказавшую сильное влияние на систему перераспределения ресурсов в районе. Например, появление дороги, а также строительство связанной с ней инфраструктуры привели к появлению новых населенных пунктов и баз. В советское время во многих из них действовали магазины, в которых отоваривались местные оленеводы. Кроме собственно перемещения, решался целый ряд задач, что позволяло наладить снабжение из нескольких пунктов распределения.

В постсоветский период сокращение финансирования одного из проектов неизбежно вызывало цепную реакцию, разрушая другие проекты. Например, с закрытием поселка Иультин в 1995 г. перестали поддерживать ЛЭП, а также часть трассы и деревянный мост через реку Амгуэма, и все эти объекты подверглись разрушениям. Тем не менее благодаря поддержке со стороны государства, в постсоветский период сохранялось функционирование части трассы, что позволяло местному населению посредством использования транспортных средств поддерживать регулярные маятниковые поездки, необходимые для обеспечения сел топливом, товарами и пищевыми продуктами.

Рассмотренные в данной статье материалы показывают, что в тех местах, где были сокращены или приостановлены инвестиции проектов, местные жители собственными усилиями утилизируют остатки неиспользуемой государством или добывающими компаниями инфраструктуры, а также самостоятельно налаживают каналы мобильности и снабжения. В этом смысле проекты развития инфраструктуры в условиях удаленности от центров распределения ресурсов, находясь в сильной зависимости от приоритетов внешнего финансирования, никогда не достигают полноты своей реализации, являются «незавершенными» (Ssorin-Chaikov 2016) и всегда сопровождаются локальными креатив-

ными инициативами. Транспортная инфраструктура, действующая по принципу каскада, в объединении с другими проектами не только увеличивает скорость перемещения людей и вещей, но позволяет наладить и ускорить потребление и утилизацию вторичных ресурсов (Ssorin-Chaikov 2017: 69–75), которыми выступают не только остатки незавершенного строительства, но и нереализованные в других регионах пищевые продукты и товары промышленного производства. Проекты развития транспортной инфраструктуры всегда находятся на пересечении интересов государства, добывающих компаний и местного сообщества.

Таким образом, в условиях Арктики транспортная инфраструктура предлагает местным жителям не только и не столько перспективу или «обещание» (Ssorin-Chaikov 2017: 99; Anand, Gupta, Appel 2018), но обеспечивает им возможности собственного творческого участия в «достройке» и адаптации для решения своих повседневных задач инициированных с помощью внешних сил проектов.

Примечание

¹ Коллекция МАЭ РАН И 1454. Фотонегативы по культуре и быту чукчей. Соб. Кузнецова В.Г. 1948–1951. 840 ед. хр.

Литература

- Андронов Б.М. Коллективизация по-чукотски. 1951–1952 гг. // Тропой Богораза: научные и литературные материалы / сост. и ред. Л.С. Богословская, В.С. Кривошеков, И.И. Крупник. М.: Институт наследия Геос, 2008. С. 102–126.
- Архив Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (АМАЭ). Ф. К-1. Оп. 2. Д. 335, 336, 340, 341, 342, 349, 361, 387, 396, 398, 403. Кузнецова В.Г. Материалы из поездки к чукчам. 1948–1951 гг.
- Вдовин И.С. Очерки истории и этнографии чукчей. М.; Л.: Наука, 1965.
- Грей П.А. Современное состояние оленеводства на Чукотке (пер. с англ. С.В. Соколовского) // Этнографическое обозрение. 2016. № 2. С. 44–56.
- Истомин К.В. Кочевая мобильность коми-ижемских оленеводов: снегоходная революция и рыночная реставрация // Уральский исторический вестник. 2015. № 2 (47). С. 17–25.
- Михайлова Е.А. Скитания Варвары Кузнецовой. Чукотская экспедиция Варвары Григорьевны Кузнецовой. 1948–1951 гг. СПб.: МАЭ РАН, 2015.
- Романова В.В. История открытия и освоения Иультинского оловянно-вольфрамового месторождения // Известия высших учебных заведений. Геология и разведка. 2018. № 3. С. 65–73.
- Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012а.
- Урри Дж. Офшоры. М.: Дело, 2017.
- Урри Дж. Социология за пределами обществ: Виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012b.
- Цзин А.Л. Гриб на краю света: о возможности жизни на руинах капитализма. М.: Ad Marginem Пресс, 2017.
- Эткинд А. Природа зла. Сырье и государство. М.: Новое литературное обозрение, 2020.
- Anand N., Gupta A., Appel H. (ed.). The Promise of Infrastructure. Durham: Duke University Press, 2018.
- Appadurai A. (ed.) The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

- Bennett M. From State-initiated to Indigenous-driven Infrastructure: The Inuvialuit and Canada's first Highway to the Arctic Ocean // *World Development*. 2018. № 109. P. 134–148.
- Bogoras W. The Chukchee. Material Culture. New York; Leiden: G.E. Stechert, E.J. Brill Ltd, 1904.
- Gibson J.J. The Ecological Approach to Visual Perception. Boston: Houghton Mifflin, 1979.
- Gray P. The Predicament of Chukotka's Indigenous Movement: Post-Soviet Activism in the Russian Far North. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Ingold T. The Perception of Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. London; New York: Routledge, 2000. 452 p.
- Kerttula A.M. Antler on the Sea: The Yup'ik and Chukchi of the Russian Far East. Ithaca, NY; London: Cornell University Press, 2000.
- Krupnik I.I. Reindeer Pastoralism in Modern Siberia: Research and Survival During the Time of Crash // *Polar Research*. 2000. № 19 (1). P. 49–56.
- Pelto P.J. Snowmobile Revolution: Technology and Change in the Arctic. Menlo Park, California: Cummings Pub. Co., 1973.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia // *Social Research*. 2016. № 83 (3). P. 689–721.
- Ssorin-Chaikov N. Two Lenins: A Brief Anthropology of Time. Chicago: Hau Books, 2017.
- Star S.L. The Ethnography of Infrastructure // *American behavioral scientist*. 1999. № 43 (3). P. 377–391.
- Yamin-Pasternak S., Kliskey A., Alessa L., Pasternak I., Schweitzer P. The Rotten Renaissance in the Bering Strait: Loving, Loathing, and Washing the Smell of Foods with a (re) Acquired Taste // *Current Anthropology*. 2014. № 55 (5). P. 619–646.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

Davydov Vladimir N. and Davydova Elena A.

THE IUL'TINSKAIA ROAD: INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROJECT IN THE LIFE OF CHUKOTKA'S NATIVE VILLAGES*

DOI: 10.17223/2312461X/29/7

Abstract. The article describes one of the largest infrastructure development projects in Chukotka – the Iul'tinskaia highway. Positioning the road used by the local people as a 'transport artery' and a resource for acquiring material objects, the authors analyse the impact the road has had on the people's mobility practices and perceptions of space. The focus here is native residents' practices of using the highway to perform their everyday tasks and changes in the local people's and material objects' mobility, which led to the establishment of a food and goods supply system and facilitated transformation of how resources are distributed between villages in the Iul'tinskii area. The authors argue that these systemic changes were possible due to the integration of the highway and a series of other infrastructural projects of the state, ranging from the Northern Sea Route and the reindeer slaughterhouse to power lines and trading centres located along the highway. The fact that the road is closely linked to other material objects turns it into an unfinished project dependent on the actions of numerous actors. Despite this, the infrastructural incompleteness of the road, offset by other projects, contributes to its creative use by the local people.

Keywords: transport infrastructure, mobility, resources, supply, Chukotka, Arctic

* The research was supported by the Russian Science Foundation (RNF, project No. 19-78-10002).

References

- Anand N., Gupta A., Appel H. (ed.). *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018.
- Andronov B.M. Kollektivizatsiia po-chukotski. 1951–1952 gg. [Collectivization the Chukchi way, 1951–1952]. In: *Tropoiu Bogoraza: nauchnye i literaturnye materialy* [Following the footsteps of Bogoraz: Research materials and literature]. Moscow: Institut nasledii Geos, 2008.

- Appadurai A. (ed.) *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Arkhiv Muzeia antropologii i etnografii im. Petra Velikogo (Kunstkamera) RAN (AMAE) [The Archive of the Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera), Russian Academy of Sciences]. F. K-1, In. 2, C. 335, 336, 340, 342, 349, 341, 361, 387, 396, 398, 403. Kuznetsova V. G. Materialy iz poezdki k chukcham. 1948-1951 gg. [Kuznetsova V. G. Some materials from a field trip to the Chukchi, 1948-1951].
- 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.
- Bogoras W. *The Chukchee. Material Culture*. New York, Leiden: G. E. Stechert, E. J. Brill Ltd, 1904.
- Etkind A. *Priroda zla. Syr'e i gosudarstvo* [The nature of evil: A cultural history of resources]. Moscow.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2020.
- Gibson J. J. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin, 1979.
- Gray P. Sovremennoe sostoianie olenevodstva na Chukotke [The current state of reindeer herding in Chukotka]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2016, no. 2, pp. 44-56.
- Gray P. *The Predicament of Chukotka's Indigenous Movement: Post-Soviet Activism in the Russian Far North*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Ingold T. *The Perception of Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London, New York: Routledge, 2000, 465 p.
- Istomin K.V. Kochevaia mobil'nost' komi-izhemsikh olenevodov: snegokhodnaia revoliutsiia i rynochnaia restavratsiia [Nomadic mobility of the Komi-Izhem reindeer herders: Snowmobile revolution and market restoration]. *Ural'skii istoricheskii vestnik*, 2015, no. 2 (47), pp. 17-25.
- Kerttula A. M. *Antler on the Sea: The Yup'ik and Chukchi of the Russian Far East*. Ithaca, NY and London: Cornell University Press, 2000.
- Krupnik I. I. Reindeer Pastoralism in Modern Siberia: Research and Survival During the Time of Crash. *Polar Research*, 2000, vol. 19(1), pp. 49-56.
- Mikhailova E.A. Skitaniia Varvary Kuznetsovoi. Chukotskaia ekspeditsiia Varvary Grigor'evny Kuznetsovoi. 1948-1951 gg. [The wanderings of Varvara Kuznetsova. The Chukotka expedition of Varvara Grigor'evna Kuznetsova. 1948-1951]. St. Petersburg: MAE RAN, 2015.
- Pelto P. J. *Snowmobile Revolution: Technology and Change in the Arctic*. Menlo Park, Calif.: Cummings Pub. Co, 1973.
- Romanova V.V. Istoriia otkrytiia i osvoeniia Iul'tinskogo olovianno-vol'framovogo mestorozhdeniia [The history of the discovery and development of the Iul'tin tin-tungsten deposits]. *Izvestiia vysshikh uchebnykh zavedenii. Geologiya i razvedka*, 2018, no. 3, pp. 65-73.
- Ssorin-Chaikov N. Soviet debris: Failure and the poetics of unfinished construction in Northern Siberia. *Social Research*, 2016, vol. 83(3), pp. 689-721.
- Ssorin-Chaikov N. *Two Lenins: A brief anthropology of time*. Chicago: Hau Books, 2017.
- Star S. L. The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 1999, vol. 43(3), pp. 377-391.
- Tsing A. L. *Grib na kraiu sveta: o vozmozhnosti zhizni na ruinakh kapitalizma* [The mushroom at the end of the world. On the possibility of life in capitalist ruins]. Moscow: Ad Marginem Press, 2017.
- Urry J. *Mobil'nosti* [Mobilities]. Moscow: Praxis, 2012a.
- Urry J. *Ofshory* [Offshores]. Moscow: Izdat. dom "Delo". RANKhiGS, 2017.
- Urry J. *Sotsiologiia za predelami obshchestva: Vidy mobil'nosti dlia XXI stoletii* [Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century]. Moscow: Izd. dom Vysshei shkoly ekonomiki, 2012b.
- Vdovin I. S. *Ocherki istorii i etnografii chukchei* [Essays on the history and ethnography of the Chukchi]. Moscow-Leningrad: Nauka, 1965.
- Yamin-Pasternak S., Kliskey A., Alessa L., Pasternak I., and Schweitzer P. The Rotten Renaissance in the Bering Strait: Loving, Loathing, and Washing the Smell of Foods with a (re) Acquired Taste. *Current Anthropology*, 2014, vol. 55(5), pp. 619-646.