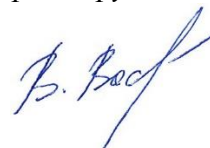


На правах рукописи



Васильева Валерия Владиславовна

**Мобильность и структурирование пространства у долган
таймыро-якутского приграничья**

Специальность 07.00.07 – этнография, этнология и антропология

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Санкт-Петербург
2021

Работа выполнена в Отделе этнографии Сибири Федерального государственного бюджетного учреждения науки «Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской академии наук»

Научные руководители:

Давыдов Владимир Николаевич

Кандидат социологических наук, PhD in Anthropology, заместитель директора по научной работе Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (г. Санкт-Петербург)

Вахтин Николай Борисович

Член-корреспондент Российской академии наук, доктор филологических наук, профессор, руководитель Центра социальных исследований Севера Европейского университета в Санкт-Петербурге (г. Санкт-Петербург)

Официальные оппоненты:

Функ Дмитрий Анатольевич

Доктор исторических наук, профессор, директор Института этнологии и антропологии имени Н. Н. Миклухо-Маклая РАН (г. Москва)

Ярзуткина Анастасия Алексеевна

Кандидат исторических наук, заместитель директора по науке, начальник научно-образовательного центра «Циркумполярная Чукотка» Чукотского филиала Северо-Восточного федерального университета (г. Анадырь)

Ведущая организация:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный университет» (г. Санкт-Петербург)

Защита диссертации состоится 4 марта 2021 г. в 12:00 на заседании диссертационного совета Д.002.123.01 по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора исторических наук при Музее антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской академии наук по адресу: 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 3.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Музея антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) Российской академии наук и на сайте www.kunstkamera.ru.

Автореферат разослан « » декабря 2020 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат исторических наук



Т.С. Киссер

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В диссертационной работе исследуется долганский поселок Сындасско, расположенный в таймыро-якутском приграничье — на пересечении институциональных условий двух регионов, Красноярского края и Республики Саха (Якутия). Важной особенностью поселка является его этническая гомогенность, как с точки зрения официальной статистики, так и выражающаяся в представлениях жителей о связанности практически всего без исключения поселка родственными отношениями. Вторая особенность состоит в том, что промысловая деятельность жителей поселка, включающая оленеводство, охоту, рыболовство, поиск бивня мамонта и др., не закреплена за определенными семьями – местные жители обычно обладают всеми этими навыками (или имеют возможность им обучиться). И, наконец, по сравнению с многими другими северными поселками (например, Ямало-Ненецкого, Ненецкого или Чукотского автономных округов), жители Сындасско, в том числе, благодаря транспортной труднодоступности, относительно мало сталкиваются с «чужаками» – работниками нефтегазовой отрасли, геологами, экстремальными путешественниками, туристами; даже руководящие должности в поселке полностью заняты местными жителями. Взаимодействие с незнакомыми людьми либо оказывается непродолжительным, либо происходит в определенных локациях за пределами поселка.

На данный момент основным транспортом в поселке в холодное время года является снегоход, и в центре диссертации находится именно снегоходная мобильность (хоть и рассматриваемая в контексте перемещения при помощи иных средств передвижения). В настоящее время снегоход используется жителями долганских поселков для очень широкого спектра практик мобильности, что создает определенные темпорально-пространственные особенности жизни, несомненно, отличные от ситуации до повсеместного распространения этого транспортного средства. В связи с этим актуальной задачей этнографического исследования становится анализ «современной» мобильности и связанных с ней пространственных представлений в сообществе, полагающемся, в основном, на личный транспорт.

Объектом исследования является население поселка Сындасско, расположенного на востоке Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района Красноярского края, в районе таймыро-якутского пограничья.

Предметом — практики мобильности и их роль в формировании пространственной организации у поселковых жителей. Подавляющее большинство из них идентифицирует себя как долганы, поэтому для обозначения жителей поселка также используется эта этническая категория. Следует оговориться, что под населением Сындасско подразумеваются и те, кто временно или постоянно пребывает в окрестной тундре.

Целью данной работы является анализ трансформации мобильности долган таймыро-якутского приграничья в контексте их повседневных экономических и пространственных практик.

Для реализации указанной цели определены следующие **задачи**:

- Описать инфраструктурные условия жизни населения Сындасско и факторы поддержания ими трансграничных связей с жителями якутских поселков;
- Проанализировать становление нынешней транспортной ситуации на Таймыре, а также связь нынешних практик мобильности с предшествующими;
- Рассмотреть различные практики обмена, связанные с мобильностью людей и вещей;
- Описать многообразие локаций, используемых жителями арктического поселка в качестве мест пребывания, их темпоральное распределение и координацию перемещений на снегоходе между этими локациями;

▪ Проанализировать способы ориентирования на местности, используемые долганями в контексте хозяйственной деятельности, а также проследить историческую преемственность ориентирования на снегоходе с приемами навигации, применяемыми при управлении другими транспортными средствами.

Степень научной разработанности темы

К изучению проблематики пространства в последние десятилетия обращаются представители различных гуманитарных дисциплин: культурной географии, социологии, психологии, социальной антропологии. Подробно исследовалось восприятие горожанами городской среды¹, важнейшим результатом в этой сфере стало утверждение, что пространство не является статичным вместилищем предметов, а находится в динамичных отношениях с социальной реальностью². В сфере кросс-культурных исследований изучалось структурирование пространства на межличностном уровне³, а в сфере культурной географии – в региональном масштабе⁴. В структуралистско-семиотической традиции исследовались пространственные аспекты культурных смыслов (как в фольклоре и художественных произведениях⁵, так и в этнографической реальности⁶). Одним из наиболее влиятельных авторов, исследовавших пространственные отношения в антропологическом ключе, является Т. Ингольд⁷, описывающий людей и других живых существ не как пассивные элементы материального мира, занимающие определенное пространство, а как соучастников конструирования этого мира. Общим местом в эмпирических антропологических исследованиях также стало утверждение о присущем той или иной группе специфическом способе восприятия пространства, противопоставляемом привычному для антрополога отделению себя от ландшафта⁸. Отечественные исследования пространственной проблематики редко осуществляются в антропологической парадигме, что касается смежных дисциплин, то среди наиболее влиятельных российских исследователей, помимо перечисленных выше, следует выделить социологов А. Ф. Филиппова⁹ и Е. Г. Трубину¹⁰.

Исследования мобильности популярны в социологической традиции. Главным исходным пунктом социологии мобильностей стал призыв к переходу от статичного взгляда на общество («седентаристской науки») к рассмотрению социального

¹ Линч, К. Образ города. М.: Стройиздат, 1982. 328 с.; Tuan, Yi-Fu. Space and Place. The Perspective of Experience. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2001. 235 p.; Massey D. B. Space, Place, and Gender. University of Minnesota Press, 1994. 280 p.

² Лефевр, А. Производство пространства. М.: Strelka Press, 2015. 432 с.; Harvey, D. Social Justice and the City. Oxford: Blackwell Publishers, 1993. 336 p.; Soja, E. W. Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory. New York: Verso, 1989. 266 p.

³ Hall, E. T. Proxemics // The Anthropology of Space and Place: Locating Culture. / ed. by S. M. Low D. L. Zúñiga. — Oxford: Blackwell, 2005. P. 51-73.

⁴ Каганский, В. Л. Исследование российского культурного ландшафта как целого и некоторые его результаты // Международный журнал исследований культуры. 2011. №.4(5). С. 26-40.

⁵ Топоров, В. Н. Пространство // Мифы народов мира: Энциклопедия. Т. 2 1980. С. 341-342; Неклюдов, С. Ю. Поэтика эпического повествования: пространство и время. М.: Форум. 2015. 215 с.

⁶ Байбури, А. К. Жилище в обрядах и представлениях восточных славян. Л.: Наука, 1983. 191 с.; Щепанская, Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX-XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.

⁷ Ingold, T. The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. London: Routledge, 2000. 460 p.; Ingold, T. Being alive: Essays on Movement, Knowledge and Description. London: Routledge, 2011. 270 p.

⁸ Basso, K. H. Wisdom Sits in Places: Landscape and Language among the Western Apache. UNM Press, 1996. 171 p.; Descola, P. Constructing Natures: Symbolic Ecology and Social Practice // Nature and society: anthropological perspectives / ed. by P. Descola and G. Palsson. London: Routledge. 1996. P. 82-102.

⁹ Филиппов, А. Ф. Социология пространства. СПб.: «Владимир Даль», 2008. 285 с.

¹⁰ Трубина, Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. 519 с.

взаимодействия с точки зрения движения, к социологии «за пределами сообществ»¹¹. Дж. Урри предложил сменить ракурс рассмотрения социальных практик и наблюдать их в перспективе движущегося субъекта, поставив при этом в один ряд не только разного рода физические перемещения людей, но также и виртуальную мобильность, мобильность вещей, услуг, идей, образов. Если на начальном этапе исследования мобильности носили более общетеоретический характер, то дальнейшее развитие пошло по пути изучения отдельных случаев и сопровождалось критикой постулатов работ первой волны. Большой вклад в эту критику внесли работы, продемонстрировавшие, что социальное неравенство в доступе к мобильности столь велико, что вообще не имеет смысла говорить о возросших возможностях мобильности в целом¹². Помимо этого, было отмечено, что для разных групп одни и те же типы мобильности могут наполняться разными смыслами, а иммобильность достойна не меньшего внимания¹³. Провозгласив переход к мобильному фокусу рассмотрения, исследователи перешли к «мобильным» методам (несомненно, не новым, однако впервые применявшимся столь систематично), прежде всего к «следованию за людьми/предметами», а также мобильной видеоэтнографией, ведению полевых дневников, атрибутированных не только по времени, но и по месту, специальным методам виртуальных и воображаемых путешествий¹⁴.

Антропологический подход к изучению мобильности представляет антропология дорог — стремительно развивающаяся субдисциплина исследований инфраструктуры. Среди флагманов в этой сфере можно назвать исследования П. Харви, Х. Нокс и Д. Далакоглу¹⁵. Большинство работ, выполненных в этом ключе, концентрируются на исследованиях отдельного случая, рассматривая его в исторической перспективе или в перспективе нескольких групп, использующих ту или иную транспортную артерию и дискурс вокруг нее. Среди исследований, касающихся этой тематики, выделяется несколько магистральных тем: значение дороги и смыслы, вкладываемые в нее местными сообществами¹⁶; политическое значение дороги и функционирование ее как символа государственной власти¹⁷; влияние материальности дороги на социальные отношения¹⁸.

На *сибирском материале* тема мобильности и структурирования пространства изучалась в связи с перемещениями в традиционных отраслях хозяйствования, в первую очередь, кочевой мобильностью (А. В. Головнёв, Г. Н. Грачёва, В. И. Дьяченко, К. В. Истомина, А. А. Попов), транспортным оленеводством и собаководством (В. В. Антропова, Г. М. Василевич, М. И. Васильев, Ю. А. Васильев, Н. В. Ермолова,

¹¹ Урри, Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М.: Высшая школа экономики, 2012. 336 с.

¹² Skeggs, B. *Class, Self, Culture*. London: Routledge, 2004. 226 p.

¹³ Salazar, N. B., Smart, A. *Anthropological Takes on (Im)mobility // Identities*. 2011. Vol. 18. №. 6. P. i — ix; Cresswell, T. *Towards a Politics of Mobility // Environment and Planning D: Society and Space*. 2010. Vol. 28. №.1. P. 17-31.

¹⁴ Büscher M., Urry J. *Mobile Methods and the Empirical // European Journal of Social Theory*. 2009. Vol. 12. №. 1. P. 99-116.

¹⁵ Harvey, P. *The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach // Theory, Culture & Society*. 2012. Vol. 29. №. 4-5. P. 76-92; Harvey, P., Knox, H. *The Enchantments of Infrastructure // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 521-536; Dalakoglou, D. *The Road from Capitalism to Capitalism: Infrastructures of (Post)socialism in Albania // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 571-586.

¹⁶ Nielsen, M., *Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 467-480; Argounova-Low, T. *Narrating the Road // Landscape Research*. 2012a. Vol. 37. №. 2. P. 191-206; Argounova-Low, T. *Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // Journal of Ethnology and Folkloristics*. 2012b. Vol. 6. №.1. P. 71-88.

¹⁷ Masquelier, A. *Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger // American Ethnologist*. 2002. Vol. 29. №. 4. P. 829-856; Campbell, J. M. *Between the Material and the Figural Road: the Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 481-500; Khan, N. *Roads and Their Modernity in Pakistan // Social Text*. 2006. Vol. 24. №. 4. P. 87 — 113.

¹⁸ Kernaghan, R. *Furrows and Walls, or the Legal Topography of a Frontier Road in Peru // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 501-520; Klaeger, G. *Rush and Relax: the Rhythms and Speeds of Touting Perishable Products on a Ghanaian Roadside // Mobilities*. 2012. Vol. 7. №. 4. P. 537-554.

М. Г. Левин, А. А. Попов) и другими традиционными средствами передвижения, такими как лыжи или лодки (В. В. Антропова), а также хождением пешком («пешковъём») (Д. Брандишаускас). Кроме того, существуют исследования, посвященные сухопутным и водным коммуникациям (М. И. Васильев, В. И. Дьяченко). Приемы ориентирования в пространстве также изучались довольно интенсивно. Одной из первых работ на эту тему была статья С. М. Широкогорова о терминах ориентации в пространстве у северных эвенков, позднее дополненная новыми данными Г. М. Василевич, Н. В. Ермоловой, Л. И. Сем, М. Стаховски. Ряд работ посвящен другим этническим группам: ненцам (В. Н. Адаев), сравнительному рассмотрению приемов ориентирования у ненцев и коми (М. Двайер и К. В. Истомина), инуитам (К. Апорта), эвенкам-орочонам Сахалина (Х. Квон) и Забайкальского края (Д. Брандишаускас). С этой темой сближаются также исследования восприятия ландшафта (Д. Дж. Андерсон, А. Вентцель, П. Джордан, А. Кинг, А. Лаврилье и С. Габышев), и, в частности, исторических изменений в когнитивных навыках коренных жителей (К. Кэмпбелл, О. Хабек).

Существует также немало исследований, посвященных практикам мобильности среди тех или иных этнических групп: О. Хабек рассматривает смыслы, которые коми-оленеводы вкладывают в повседневную мобильность, сходным образом Ю. Константинов рассматривает мобильность саамов, а Ш. Дудек — различия в представлениях о мобильности у хантов и представителей административной власти, зачастую приводящие к конфликтам. В. Н. Давыдов пишет о темпоральности перемещений и использовании инфраструктурных объектов среди северобайкальских эвенков, в сравнении с другими этническими группами, Т. Сафонова и И. Шанта сопоставляют паттерны мобильности двух эвенкийских групп — коневодов в таежно-степной зоне и оленеводов в тайге, А. А. Сирина рассматривает связь восприятия времени и пространства у эвенков, К. Мертенс предпринимает попытку проанализировать при помощи количественных методов мобильность эвенков Иркутской области. Исследования инфраструктур на материале Сибири и Севера немногочисленны, и в первую очередь касаются социальных отношений, выстраиваемых вокруг транспортных систем и других современных инфраструктур, в частности их влияния на повседневную жизнь тех или иных групп населения (В. В. Кукулина, О. А. Поворознюк и Г. Сакзингер), их стилей жизни (О. Хабек), а также сенсорного (Т. Аргунова-Лоу, А. И. Карасёва) и эмоционального (Т. Аргунова-Лоу) восприятия инфраструктуры. Кроме того, рассматривается также функционирование федеральной дороги как политического проекта (Т. Аргунова-Лоу и М. Присяжный). Современные практики экономического обмена, в том числе, на Таймыре рассматривались в ряде работ (Д. В. Арзютов, Дж. Зайкер, Е. В. Лярская, Е. П. Мартынова). Предпринимательская деятельность на Севере в контексте мобильности и обменов между различными группами населения на Севере также становилась предметом исследования (Т. Аргунова-Лоу, А. Вентцель), однако отсутствуют работы, рассматривающие перечисленные явления в комплексе.

Этнографические исследования долган проводились (перечисление в хронологическом порядке) Х. Лаптевым, А. Ф. Миддендорфом, А. М. Кастреном, М. Ф. Кривошапкиным, М. Суловым, Н. В. Латкиным, П. Е. Островских, Ф. Нансеном, Э. В. Толлем, К. М. Рычковым, В. Н. Васильевым, А. А. Романовым, А. А. Поповым, Б. О. Долгих, Г. Н. Грачёвой, В. В. Лебедевым, Д. Дж. Андерсоном, Дж. Зайкером, В. И. Дьяченко, А. Вентцелем, В. Н. Давыдовым, А. И. Саввиновым, П. Н. Чуприным, Е. В. Кадуком, В. П. Кривоноговым. Социально-демографические исследования были проведены К. Г. Кузаковым и Г. Р. Поповым, К. Б. Клоковым и Д. Н. Шустровым. Лингвистические исследования представлены работами Е. И. Убрятовой, М. Стаховски, Е. Штаперт, Х. Хаирсевера.

Методология исследования. В диссертационном исследовании использованы современные этнографические и социологические методы и теоретические принципы. Наиболее важной теоретической установкой является представление о пространстве как

социально сконструированном явлении, как под влиянием политико-экономического и культурного функционирования (А. Лефевр), так и на микроуровне со-конструирования окружающего мира (Т. Ингольд). В основе диссертации лежит убеждение, что недопустимо говорить о нейтральном «геометрическом» пространстве, поскольку оно всегда наполнено субъективными смыслами, многие из которых составляют коллективные, а не индивидуальные представления (И-Ф. Туан, Д. Мэсси и др.). Под мобильностью в диссертации понимается, таким образом, не столько физический акт движения, сколько общие смыслы, вкладываемые в него, и коллективные представления, за ним стоящие. Автор разделяет позицию, согласно которой мобильность неразрывно связана с телесным опытом, а доступ к ней неравномерно распределен в зависимости от социальных характеристик (Т. Крессвелл).

Значимой является не только мобильность людей, но и вещей (Дж. Урри) в тех случаях, когда мобильность вещей дополняет или заменяет человеческую мобильность. При анализе социальных траекторий обмена вещами автор прибегает также к классическим антропологическим и социологическим теориям обмена (Б. Малиновский, М. Салинз, К. Поланьи) и этнографическим работам, написанным на сибирском материале. Автор вступает в полемику с привычным для выделенного круга работ противопоставлением традиционной и рыночной экономики, и пытается поставить в центр рассмотрения механизмы, лежащие в основе мобильности вещей, а не типологическую принадлежность предметов обмена.

Важной для данной работы представляется концепция «констелляций мобильности», предложенная Т. Крессвеллом. Констелляции мобильности – это исторически и географически специфические способы движения, нарративы о мобильности и мобильные практики, присущие той или иной группе. Принципиально значимо в данном случае, что понятие констелляций мобильности не предполагает рассмотрения практик мобильности как имманентно присущих той или иной группе, а, напротив, подразумевает изменчивость пространственных культурных конфигураций. Для обозначения определенного, значимого для исследуемого сообщества участка пространства используется минимально семантически нагруженный термин «локация».

В основе исследования лежит качественная методология сбора и анализа данных. При обработке эмпирических данных использовались сравнительно-антропологический и типологический методы исследования. В задачи исследования входило рассмотрение практик мобильности в изучаемом регионе в историческом разрезе, что обусловило привлечение литературы и архивных источников историко-этнографического характера.

Основными методами сбора материала послужили наблюдение (в том числе включенное), полуструктурированные интервью, а также работа с архивными источниками. Важным приемом стали «мобильные методы» – включенное наблюдение в пути, сопровождаемое спонтанными интервью. При сборе и анализе материалов использована методика социального картирования.

Источниковая база исследования. Среди используемых в диссертации источников — полевые материалы, собранные и обработанные в 2013-2019 годах (пп. Хатанга, Новорыбное, Сындасско Красноярского края и пп. Юрюнг-Хая и Саскылах Республики Саха (Якутия)): аудиозаписи и транскрипты интервью, результаты наблюдения, зафиксированные в полевых дневниках, материалы из личных архивов, а также сведения, полученные от местных администраций и учреждений культуры; архивные документы из архивов Российской академии наук, Музея антропологии и этнографии РАН им. Петра Великого, Таймырского архива г. Дудинки, Национального архива республики Саха (Якутия), Государственного архива Красноярского края, а также Российского государственного архива экономики; материалы СМИ (районных периодических изданий); газетные источники; статьи и книги, написанные представителями исследуемых сообществ; картографические материалы, созданные местными жителями или совместно с ними.

Научная новизна диссертационной работы заключается в выборе предмета исследования и в применении комплекса исследовательских подходов. Работа вносит вклад в традицию этнографического, антропологического и социологического изучения мобильности и пространственных представлений, очерчиваются ее концептуальные границы и сферы возможного использования аналитического аппарата. Впервые столь подробно исследованы техники перемещений с использованием индивидуальных механических транспортных средств и прослежена преемственность этих техник с приемами, применявшимися при управлении другими средствами передвижения.

Исследование основано на широкой источниковой базе, содержащей новые, впервые вводимые в научный оборот источники (полевые, архивные и личные материалы, данные, полученные с помощью методики картирования, визуальные материалы).

Положения, выносимые на защиту:

1. Трансформации практик мобильности на Таймыре представляют собой процесс смены различных исторически и географически специфических способов движения («констелляций мобильности»), связанный с изменениями в составе населения, обменных практиках и имеющихся в распоряжении технологиях. Практики мобильности и пространственные представления не присущи той или иной группе имманентно, а формируются под влиянием этих факторов.

2. Современные практики перемещения на снегоходах опираются на традиционные модели перемещения (в первую очередь, управление оленьей упряжкой), и в то же время модифицируются в связи со сменой используемой технологии.

3. Материальные следы пространственной деятельности в таком инфраструктурно бедном регионе как таймыро-якутское приграничье представляют собой отпечаток социальных отношений: они показывают значимость тех или иных маршрутов, указывают на источники получения ресурсов, а самим жителям дают информацию о перемещениях других людей и помогают в ориентировании.

4. Домашним пространством для жителей Сындаско является не только сам поселок, но и большая территория вокруг него. В течение года человек пребывает в разных локациях, по-разному распределяя время пребывания в них. При этом в зависимости от социальных характеристик рисунок этой мобильности также отличается, в то же время согласуясь с перемещениями остальных членов домохозяйства и других мобильных субъектов.

5. Поселок выступает для его жителей особой референтной точкой, возвращение в которую необходимо для получения некоторых ресурсов. Доступ к ним осуществляется благодаря социальным связям, опосредующим мобильность вещей и людей.

Теоретическая значимость работы заключается в проведении этнографического исследования небольших локальных сообществ, формально оседлых, однако на практике находящихся в процессе постоянного перемещения между различными локациями. В работе представлен оригинальный подход к изучению мобильности, состоящий в рассмотрении координации перемещений жителей исследуемого региона в разных темпоральных разрезах – от ежедневной мобильности до годового цикла перемещений, а также в исследовании с помощью методики картирования пространственной структуры мобильности. Проведенное исследование расширяет основу для теоретического анализа и осмысления перемещений — практики, присущей арктическим сообществам и являющейся основой их хозяйственной деятельности. Полученные выводы могут использоваться в сравнительной перспективе при изучении пространственных представлений и практик мобильности других культурных групп.

Практическая значимость работы состоит в том, что отдельные положения диссертации могут быть использованы для подготовки лекционных и семинарских занятий по теме мобильности и использования инфраструктуры жителями арктической

тундры в историческом разрезе и в современности. В частности, материалы диссертации использовались при подготовке лекции «Транспортная инфраструктура и мобильность: полевые материалы с Таймырского полуострова» («Transport Infrastructure and Mobility in the North of Russia: Field Experiences from Taimyr Peninsula») и программы полевой работы в рамках школы «Field Experiences in Northwest Russia» (Европейский университет в Санкт-Петербурге совместно с университетом Вены, август 2015 г.), а также лекций «Транспортная система Сибири и Севера» в курсе «Введение в изучение Сибири и Севера» (Европейский университет в Санкт-Петербурге, 2015-2020 гг.) и лекций «Мобильность без дорог: низовые практики производства транспортной инфраструктуры на Таймыре» и «Исследования мобильности в приложении к северному материалу: подходы и методы» в рамках летней школы «Siberian Western» (Тюменский государственный университет, сентябрь 2016 г.).

Некоторые наблюдения также могут иметь прикладное значение в разработке вопросов организации инфраструктуры района и программ регионального развития администрациями муниципального и регионального уровней власти. Результаты исследования могут быть полезны добывающим компаниям при разработке проекта деятельности на этой территории.

Апробация и степень достоверности исследования. Степень достоверности полученных результатов подтверждается вводом в научный оборот этнографических и исторических материалов, собранных автором в рамках длительных полевых экспедиций и работы в архивах. Основные положения диссертационного исследования отражены в докладах, представленных автором на международной научной конференции «Сибирь социализма» (ЦНСИО, г. Братск, Усть-Илимск, май 2014 г.), международной научной конференции «Человек в меняющемся мире» (ТГУ, г. Томск, октябрь 2014 г.), PhD-курсе «Политика мобильности» («The Politics of Mobility») (Университет Осло, г. Осло, октябрь 2015 г.), международной научной конференции «ВДНХ-9» (ЕУСПб, г. Санкт-Петербург, ноябрь 2015 г.), международном симпозиуме «Пути России. Север – Юг» (Шанинка (МВШСЭН)/РАНХиГС, г. Москва, март 2016 г.), международной летней школе «На краю государства: полевая антропологическая школа на о. Русский» (Центр азиатско-тихоокеанских исследований, Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, май 2016 г.), международной научной конференции «Конгресс Университета Арктики» («UArctic Congress») (г. Санкт-Петербург, сентябрь 2016 г.), международной научной конференции «ВДНХ-10» (ЕУСПб, г. Санкт-Петербург, ноябрь 2016 г.), научном семинаре фонда «Хамовники» (г. Сочи, июнь 2017 г.), научном семинаре «Постаграрная деревня: экономики, стили жизни, отношения» (МАЭ РАН, г. Санкт-Петербург, июнь 2018 г.), семинаре Университета Индианы (Европейское отделение университета Индианы, г. Берлин, октябрь 2018 г.), семинаре Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (ИИАЭ ДВО РАН, г. Владивосток, октябрь 2018 г.), летнем конгрессе Ассоциации славянских, восточноевропейских и евразийских исследований (Университет Загреба, г. Загреб, июнь 2019 г.), а также международном конгрессе «Arctic Circle Assembly» (г. Рейкьявик, октябрь 2019 г.).

Фрагменты диссертации обсуждались на полевых и исследовательских семинарах факультета антропологии Европейского университета в Санкт-Петербурге (2013-2017 гг.), а также на Северном антропологическом семинаре Отдела этнографии Сибири (МАЭ РАН, г. Санкт-Петербург, ноябрь 2014 г.).

По теме диссертации опубликовано 6 статей на русском и английском языках, в том числе 6 – в изданиях, рекомендованных Всероссийской аттестационной комиссией Министерства образования и науки РФ, из них 6 статей в журналах базы Scopus и 3 – Scopus и Web of Science, а также две главы (в соавторстве) в коллективной монографии.

Структура диссертации. Диссертация содержит пять глав, оглавление, введение, заключение, список источников и литературы, список сокращений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **Введении** обоснована актуальность темы исследования, сформулированы цель и задачи, представлена степень научной разработанности темы, изложены теоретико-методологические основы исследования, описана эмпирическая база и методы исследования, аргументированы научная новизна, теоретическая и практическая значимость исследования, перечислены положения, выносимые на защиту.

В первой главе **«Краткая характеристика исследуемого сообщества и факторы поддержания трансграничных связей»** дается описание изучаемого сообщества в общерегиональном контексте Таймыра (раздел **1.1**), в отношении инфраструктурных возможностей по обе стороны таймыро-якутской границы (разделы **1.2** и **1.3**), а также сложной мозаики идентичностей в исследуемом регионе в связи с этнической категоризацией долган (раздел **1.4**) и территориальными переопределениями (раздел **1.5**). Показано, что сельское поселение Хатанга, к которому относится п. Сындасско, представляет собой достаточно обособленный район Таймыра, отличающийся от других составом населения и степенью представленности инфраструктуры. Значительная часть перемещений осуществляется благодаря личным снегоходам, и, несмотря на отсутствие трансграничного рейсового транспорта, Сындасско не в меньшей мере связан с соседним якутским поселком Юрюнг-Хая, чем с таймырскими поселками. Наличие границы при этом предопределяет значительные инфраструктурные различия между ними, в частности, наличие на якутской стороне товаров благодаря завозу грузов в Юрюнг-Хая по обустроенному зимнику. Кроме того, по разные стороны границы различается также организация оленеводческой отрасли: в Сындасско она поддерживается частными усилиями, а в Юрюнг-Хая функционирует организация-преемник совхоза, обеспечивающая оленеводов зарплатами и провизией. Эти различия становятся факторами краткосрочной (поездки за покупками) и долгосрочной (переход оленеводов со своими стадами в юрюнг-хаинские бригады) трансграничной мобильности.

Для осуществления этой мобильности необходимы устойчивые социальные связи, простирающиеся поверх границы, устройство которых связано со сложной административной и этнической историей региона. К началу XX века исследуемый регион полностью принадлежал Енисейской губернии, население вело сходные хозяйственные (олeneводческо-промысловые) практики и с точки зрения исследователей трудно поддавалось этнической категоризации. Разделение в 1930-е гг. исследуемого региона границей повлекло за собой социальные изменения: строгий контроль за ее соблюдением привел к изолированности двух групп, а этническая политика советского времени привела к различиям в самоидентификации жителей по разные стороны границы: с 1960-х гг. жителей востока Таймыра в похозяйственных книгах записывали как долган (с 1930-х по 1960-й гг. — как «саха»), а северо-запада Якутии как северных якутов. Постперестроечные годы характеризовались ослаблением контроля за пересечением административной границы со стороны хозяйствующих субъектов, процессами этнической ревитализации (в частности, изменением самоидентификации многих жителей Юрюнг-Хая), а также распространением снегоходов. Все эти факторы в совокупности привели к интенсификации трансграничных связей. Тенденция к патрилокальным бракам (обычно – переезду сындасских женщин к будущему мужу в Юрюнг-Хая, обратные случаи единичны) и, таким образом, появлению устойчивой социальной сети в якутском поселке, выполняющей функцию поддержки кратко- и долгосрочной мобильности.

Вторая глава **«Исторические трансформации практик мобильности населения Таймырского полуострова в сибирском контексте (XVIII — XX вв.)»** посвящена анализу исторического развития практик перемещения и пространственных представлений («констелляций мобильности») различных групп населения Таймырского полуострова в более широком контексте трансформаций практик мобильности на севере Сибири в XVIII — XX вв. Условно выделены две модели перемещения – «русская» и

индигенная – первая из которых характерна для пришлого населения, осваивающего Сибирь и ее ресурсы (параграф 2.1), вторая представляет собой обобщение сходных черт в мобильности коренного населения этого региона (параграф 2.2). Они имеют между собой значительные различия: в индигенной модели практики мобильности и использования ландшафта являются частью повседневности, маршруты могут пролегать разнообразно, точки, между которыми происходит перемещение, не зафиксированы в пространстве, а постоянно меняются. Выходцы из центральной части страны скорее стремятся к прокладыванию стабильных путей и образованию стационарных поселений. Наряду с этим, в некоторых конstellляциях мобильности в рамках двух моделей обнаруживаются сходные черты (параграф 2.2), в частности, использование темпоральных отрезков в качестве меры расстояния в «русской» модели периода создания первых сибирских карт и индигенной модели, зафиксированной в этнографических описаниях конца XIX — начала XX вв. Конstellляции мобильности в обоих моделях видоизменялись с течением времени, в том числе, благодаря сотрудничеству этих групп в сфере перемещений. Случаи, в которых приемы движения одной группы использовались для осуществления мобильности другой, обозначены как «компромиссные инфраструктуры», примером которых является Хатангский тракт (параграф 2.4). Для его обустройства были использованы навыки перемещения местных жителей (движение на оленьих упряжках), структура перемещений «русской» модели (принцип ямской гоньбы), а поводом к его созданию были нужды пришлого населения — необходимость перемещаться на дальние расстояния между стационарными точками, при том что привычные для этой модели средства передвижения не подходили для таймырских климатических и ландшафтных условий. Также важную роль в изменениях в конstellляциях мобильности этих групп играли обменные отношения, в которые они были вовлечены (параграф 2.3). Так, в местах торговых контактов зачастую образовывались точки тяготения, которые влияли на годовой цикл перемещений кочевых групп, а впоследствии стали центрами оседания и советизации. Переход от одних конstellляций мобильности к другим не совпадает по времени со сменой политических режимов, а происходит постепенно. Он может быть связан как с прямым влиянием государственной политики (параграфы 2.6 и 2.7), так и с косвенным, как в случае развития добывающей промышленности на Севере, продиктованного экономическими интересами страны и потребовавшего увеличения объема ввозимых и вывозимых грузов и, следовательно, создавшего потребность в новых средствах перемещения, пригодных для северных условий (параграф 2.5).

В третьей главе «**Обменные практики в поселке: межпоселенческая мобильность людей и вещей**» описаны обменные отношения, которые в ситуации недоступности в поселке многих ресурсов, в которых возникает потребность, оказываются важным поддерживающим механизмом для поселковых домохозяйств, регулирующих мобильность вещей и людей. В параграфе 3.1 описаны способы жизнеобеспечения жителей поселка, гендерное распределение ролей в обеспечении семьи ресурсами и зависимость характера обменов от состава домохозяйства. Среди существующих ныне в Сындаско практик обмена выделено несколько наиболее распространенных типов. (1) *Отложенными* обменами (параграф 3.2) названы практики перераспределения имеющегося ресурса между не живущими совместно членами социальной сети или намеренного его приобретения для них, а также взаимного обмена услугами. Чаще всего сеть выстраивается на основании близкородственных отношений внутри поселка (параграф 3.2.1) и за его пределами (параграф 3.2.2), однако в нее могут включаться люди, связанные разнообразными отношениями: от соседства или товарищества по школе-интернату до гостевания приезжих исследователей. При этом механизм функционирования *отложенных* обменов в обоих случаях сходен: и во внутриселковых, и в дистанционных обменах не предполагается непосредственного ответного жеста и обязательного равного баланса – так, более обеспеченные

родственники (несмотря на всю приблизительность такого рода оценок) очевидно отдаривают чаще и больше. Однако сами предметы обмена в перечисленных двух формах *отложенных* обменов отличаются, и во втором случае специфичны тем, что зачастую взаимно ликвидируют структурные дефициты — к примеру, таким образом восполняется потребность в оленине в городе или отсутствие у трудоустроенных горожан бюджета времени на воспитание детей, с одной стороны, и «свежестей» или возможности получения банковских услуг в поселке, с другой. Предметами обмена *отложенного* типа могут выступать как рыба и мясо (и в этих случаях очевидны параллели с историческими описаниями «традиционных» обменов), так и множество других ресурсов, например, «покупные» продукты и их особая подкатегория – «свежести» (овощи, фрукты, молочные продукты, яйца), алкоголь, одежда, хозяйственные товары, снегоходные детали, а также воспитание детей, помощь в починке техники, замена родственника на работе, возможность остановиться на ночлег. Частным случаем таких обменов являются практики редистрибуции, при которых более нуждающиеся члены социальной сети (пожилые, одинокие, не имеющие возможности рыбачить и охотиться) получают ресурс безвозмездно. Отложенность отдарка во времени и необязательная его эквивалентность являются чертами, отличающими их от (2) *коммерческих* обменов, устанавливаемых преимущественно со специализирующимися на торговле, внешними для поселка людьми (параграф 3.3). Тем не менее, некорректно было бы расценивать эти отношения как исключительно торговые в связи с тем, что во многих случаях они представляют собой бартерную сделку, соотношение обмениваемых ресурсов (преимущественно рыбы, мяса дикого оленя или бивня мамонта) в которой хоть и оговорено заранее, однако не является неизменным для других сделок с участием тех же ресурсов, а обменные отношения выстраиваются на основании длительного времени поддерживаемых социальных связей. Отдельно выделяется также (3) взаимодействие жителей поселка с такими внешними для них, но в то же время регулярно оказывающимися в поселке и его окрестностях фигурами, как *вертолетчики*, *экспедиционники* — сотрудники геологических исследовательских партий и вахтовые работники, а также якутские *лекари* и *шаманы*, ежегодно в зимнее время совершающие «рабочий выезд» на Север (параграф 3.4). Такого рода обмены обычно окказиональны, специфичны в отношении участвующих в них ресурсов и могут включать и элементы бартерной сделки, и проявления установки на реципрокность.

Рассмотрение обменных практик в Сындаско позволяет проследить циркуляцию людей и вещей с точки зрения имеющихся в распоряжении жителей социальных структур, которые невозможно однозначно определить ни как «традиционные», ни как «рыночные»: при обменах любого типа местные жители руководствуются сложным сочетанием социальных предписаний, отношений доверия, расчета издержек и максимизации прибыли, комбинированием денежных и безденежных форм обмена. При этом принципиально важно, что вне зависимости от характера дефицита (например, промтовары ли это, мясо или помощь с ремонтом техники) задействуются одни и те же социальные механизмы его восполнения. Таким образом, невозможно противопоставлять «традиционные» и «модерные» обмены и практики восполнения дефицитов ни с точки зрения участвующих в них предметов, ни с точки зрения их механизмов. Кроме того, проанализированный материал опровергает распространенную в этнографической литературе точку зрения, что с появлением коммерческого спроса на тот или иной ресурс традиционные представления о нем стираются: в данном случае практики редистрибуции оленины и рыбы по-прежнему сохраняются несмотря на коммерческий спрос на нее (параграфы 3.2.1 и 3.5). Переплетение родственных отношений, логистических возможностей и мобильности служит расширению и достройке механизмов восполнения дефицита тех или иных ресурсов, в которых возникает потребность.

В четвертой главе «**Структурирование пространства проживания и локальная мобильность**» предпринимается детальное этнографическое исследование структуры

перемещений рассматриваемого сообщества. В фокусе рассмотрения в этой главе находятся значимые места, между или соотносясь с которыми происходит перемещение (параграф 4.1), а также темпоральная (параграф 4.2) и социальная (параграф 4.3) организация мобильности. В параграфе 4.1 классифицируются актуальные для жителей поселка локации. Для их рассмотрения на основе данных из GPS-навигаторов, используемых охотниками и рыбаками п. Сындасско, их устных свидетельств и совместной работы с картой, а также данных собственного GPS-навигатора автора, полученных при совместных перемещениях с жителями поселка, составлена сводная карта, доступная по URL-ссылке: <http://syndassko.interarctic.ru/>. Выделены следующие локации: промысловые (рыболовецкие и охотничьи) объекты (параграф 4.1.1), среди которых индивидуальные *точки* (тундровые домики), индивидуальные места рыбалки и заброшенные *точки*; места перекочек оленеводческих бригад (параграф 4.1.2); места получения природных ресурсов (параграф 4.1.3); места поиска бивней мамонта (параграф 4.1.4); места дислокации геологоразведывательных экспедиций (параграф 4.1.5); места тяготения и избегания (параграф 4.1.6), среди которых кладбища, могилы шаманов, некоторые заброшенные жилища, а также валуны, чаще всего имеющие необычную форму (*камни*); ориентиры (параграф 4.1.7) и поселки (параграф 4.1.8). Некоторые из них являются местами, куда / откуда осуществляется перемещение (например, промысловые объекты, места получения природных ресурсов и поиска бивней мамонта, места, связанные с деятельностью геологоразведывательных экспедиций, поселки), благодаря некоторым удается устанавливать верную траекторию движения (ориентиры), а некоторые оказывают влияние на эту траекторию, накладывая культурные ограничения на перемещение (места тяготения и избегания), и только в совокупности они дают представление о пространственных практиках исследуемой группы. Рассмотрение используемых местным населением локаций также позволяет сделать вывод о том, что житель Сындасско не является резидентом поселка в строгом смысле. Поводы к перемещению весьма разнообразны, а срок пребывания в тундровых локациях может быть столь продолжительным, что реальное время пребывания в поселке может сводиться к весьма кратким визитам.

В параграфе 4.2 показано, что у перемещений внутри региона существуют различные временные амплитуды: однодневные выезды из определенной точки, отъезды на несколько дней с остановкой в тех или иных «базах» – своих или заброшенных *точках*, в оленеводческой бригаде, а также длительные периоды проживания в одном месте с радиальными вылазками оттуда (например, сезонный отъезд на *точку*, на поиск мамонтовой кости или проведение летнего периода в оленеводческой бригаде). Все они представляют собой различным образом организованные и отличающиеся по длительности «петли», выходящие из нескольких важных для семьи пунктов базирования — референтных точек. На материале рассматриваемого региона можно говорить о плеяде таких точек, различных по длительности пребывания. Анализ полевых данных в параграфе 4.3 показывает, что в зависимости от гендера и возраста рисунок мобильности отличается, в то же время согласуясь с перемещениями остальных членов домохозяйства. В процессе движения мобильность координируется с другими людьми, также движущимися или находящимися в определенной локации.

Под таким углом рассмотрения перемещения жителей поселка представляются конгломератом референтных точек, из которых осуществляется возвратная мобильность. Поселок далеко не всегда оказывается в центре этого рисунка, однако будет в любом случае стоять особняком из-за того, что он связан с широким набором функций, который не встречается в *точках*, обладающих другим статусом. Иными словами, в поселке сосредоточены уникальные практики, которые делают его столь важной референтной точкой, что посещение его хотя бы время от времени просто необходимо. Специфичным для рассматриваемого случая является то, что весь поселок, включая его административные учреждения — это люди, связанные родством и свойством.

Приезжающие извне обычно оказываются здесь благодаря браку, и даже в случае открытых вакансий в школе место, как правило, занимают жители близлежащих поселков. Эта ситуация, таким образом, отличается от описываемых в этнографических работах случаев, когда поселок является для тундровиков локусом контроля, в то время как тундра — пространство свободы. В рассматриваемом случае при перемещении в поселок и из него у жителя Сындасско не возникает ощущения перехода от одних норм к другим, для него поселок — это лишь одна из локаций, в которых он проживает, тем не менее, обладающая уникальным набором функций, который делает её важной для жизнеобеспечения.

В пятой главе **«Перемещения в пространстве: ориентирование и использование существующих путей»** проанализированы приемы осуществления мобильности, используемые жителями таймыро-якутского приграничья. Их навигационные стратегии (параграф 5.1) подразделяются на движение по азимуту (долг. *турук*) с использованием различных приемов установления и поддержания курса (параграф 5.1.1) и движения по проложенным следам (параграф 5.1.2). Система ориентирования, используемая долганами в случае движения по азимуту, включает в себя несколько дополняющих друг друга приемов: определение направления ветра относительно траектории пути (как актуального ветра, так и следов доминирующего направления ветра – заструг на снегу и направления, в котором лежит под снегом примятая трава), отслеживание курса по небесным светилам, а также запоминание ландшафтных примет (как необычных, приметных мест, так и очертаний и очередности следования рек и сопок). Все эти приёмы используются не одновременно, они актуализируются в зависимости от времени года и погодных условий. Так, навыки ориентирования по звёздам оказываются бесполезными в период полярного дня, ландшафтные приметы практически бесполезны в пургу, а направление ветра ни о чем не скажет водителю снегохода в период весенних переменчивых ветров. Движение по проложенным следам (это могут быть линии разной степени постоянства: от естественных линий ландшафта, в первую очередь, рек, до одиночных следов от снегохода, бесследно заметаемых ближайшей пургой) не противопоставлено, а дополняет движение по азимуту. Более опытные водители больше полагаются на своё умение двигаться, прокладывая *турук*, однако даже они почти никогда не пренебрегают протоптанными дорогами, стараясь, впрочем, использовать их лишь в случае, когда следование им не слишком сильно увеличивает километраж. Нельзя также утверждать, что ориентирование по сторонам света долганам незнакомо. Водители снегоходов прибегают к картам и успешно пользуются GPS-навигаторами (также предполагающими взгляд с высоты птичьего полета), однако делают это не в процессе поездки. У многих тундровиков карты хранятся дома или в тундровом домике. При этом многие из них расчерчены прямыми линиями между поселком и другими стационарными точками в тундре – повторяя предполагаемое движение по *турук*. Зачастую обозначен километраж для каждого из отрезков – также важная информация для отслеживания правильно выбранного курса. Обычно водитель высчитывает пройденное расстояние, поддерживая постоянную скорость и отслеживая время в пути.

В связи с тем, что у некоторых жителей Сындасско на момент проведения исследования остались в употреблении олени упряжки, а те, кто полностью переключился на снегоход, еще помнят собственный опыт управления оленями, при обсуждении техник управления снегоходами нередко происходит сравнение этих двух навыков (как в ответ на вопрос интервьюера, так и без его вмешательства) (параграф 5.2). Сейчас преодолеваемые на упряжке расстояния невелики, и осуществляются они чаще всего по накатанной дороге. Однако повсеместное использование оленей в качестве основного транспортного средства еще недавно было нормой. В практиках управления снегоходом и управления оленьей упряжкой, несмотря на некоторые различия (неиспользование нескольких приемов в связи с изменившейся скоростью передвижения,

невозможность прибегнуть к органам чувств оленя), несомненно прослеживается преемственность и сходство базовых когнитивных навыков.

В параграфе **5.3.** рассмотрены культурные ограничения мобильности. К пространственным запретам относятся, в первую очередь, ограничения, касающиеся ситуации наличия среди участников движения женщин (запрет *кружения* – огибания в случае наличия среди пассажиров женщины маркированного объекта разными траекториями, параграф **5.3.1**), а к темпоральным – представления о нежелательном времени для выезда (запрет совершения в определенный день недели – *обратный день* – какого-либо действия впервые за год, параграф **5.3.2**). Первые являются ограничителями непосредственно в дороге, вторые — обрамляют ситуацию перемещения.

Знание местности и представления о рисунке русла рек, присущие долганам, указывают на наличие в сознании водителей ментальной репрезентации пространства. К числу приемов ориентирования у долган относится и считывание стимулов из окружающей среды в режиме реального времени, то есть находит подтверждение также теория вовлеченности в среду. Однако не находит удовлетворительного объяснения то, что водитель с достаточной степенью точности в состоянии вычислить угол, под которым ему необходимо ехать к пространственным точкам отсчета, чтобы поддерживать нужный курс. Кроме того, в рамках диссертации рассмотрено только ориентирование в холодное время года, однако есть основания считать, что смена транспортного средства и условий среды может повлечь за собой смену когнитивных техник у тех же самых людей. Важным выводом также является то, что различие между взглядом с высоты птичьего полета и горизонтальным взглядом вовлеченности в среду не дает полной картины когнитивных процессов водителя. Так, движение по азимуту для того, чтобы верно рассчитать угол движения по отношению к референту, требует и горизонтального взгляда, и вертикального воображения. Расчерченные прямыми линиями карты тундровиков не в меньшей мере свидетельствуют об их навыках взгляда с высоты птичьего полета, однако непосредственно при ориентировании ни карта, ни компас (а также иные способы определения сторон света) не используются.

В **Заключении** подведены итоги диссертационного исследования и сформулированы следующие выводы.

Этнографический подход к теме мобильности и восприятия пространства позволяет эксплицировать смыслы, вкладываемые местными жителями в перемещения и увидеть их структуру этих перемещений. Конstellации мобильности изменчивы и зависят от различных обстоятельств: политической ситуации и связанных с ней социальных пертурбаций, технологических изменений, межкультурного взаимодействия и в то же время имеют преемственность с предыдущими состояниями. Как показало исследование, невозможно говорить о том или ином способе осуществления мобильности как об имманентно присущем той или иной этнической группе, однако локальные культурные различия в техниках перемещения имеют место. В связи с этим можно утверждать, что интерпретация изменений в мобильности и пространственных практиках, произошедших под влиянием распространения снегохода, как революционных не находит подтверждения на материале данного исследования.

В диссертации было прослежено, каким образом отличающиеся друг от друга представления о мобильности пришлого «русского» населения и индигенных групп сталкивались и взаимно переплетались, и сделан вывод, что, несмотря на большой властный ресурс для инфраструктурных преобразований у пришлого населения, обмен навыками может осуществляться в обоих направлениях. Важной характеристикой «русской» модели мобильности является тенденция следования прочерченным путём, в то время как для локальной тундровой мобильности более характерно восприятие ландшафта в целом, использование пространства, а не отдельных маршрутов. Одновременно с этим перемещение в тундре всё же структурировано определенными линиями, причем чем меньше опыт водителя, тем в большей степени он полагается на

проложенные пути. Таким образом, в этнографической реальности мы находим значительно большее разнообразие в восприятии пространства, чем предложенная Т. Ингольдом дихотомия оседлой перспективы расчерченного пространства и восприятия пространства как неразделимого целого.

Материальные следы, оставляемые пространственной деятельностью человека в таком инфраструктурно небогатом регионе как таймыро-якутское приграничье, позволяют более отчетливо проследить их социальную составляющую. Накатанные гусеницами снегоходов пути показывают частотность и значимость тех или иных маршрутов для поселковых жителей, указывают на источники получения ресурсов (начиная от воды и топлива и заканчивая снегоходными деталями и наличными деньгами), а самим жителям по отпечатку гусениц на снегу, характеру следа и его давности многое сообщают о перемещениях односельчан и помогают ориентироваться в пространстве тундры. При этом выбор маршрута из одной точки в другую зависит от опыта водителя и гендерной принадлежности участников движения — при наличии среди пассажиров женщины значима определенная траектория огибания избегаемых мест (запрет *кружения*), а сама возможность совершения поездки имеет темпоральные ограничения (*обратный день*).

Локальная мобильность жителей арктического поселка конституирует их образ жизни. Годовой цикл проживания связан с постоянными перемещениями между различными локальностями и по-разному темпорально и пространственно организован в зависимости от таких характеристик как гендер, возраст и обеспеченность домохозяйства транспортом. Место проживания многих членов изучаемого сообщества обычно не локализовано в какой-то одной точке, а распределено между несколькими точками, в равной степени рассматриваемых как домашнее пространство. Распределение жизни между точками координируется как в рамках домохозяйства, так и относительно других людей.

Поселок является особой референтной точкой, пространственным узлом, благодаря приезду в который открывается доступ к ресурсам, недоступным в окружающей его тундре. Пребывание в населенном пункте в определенные периоды времени дает возможность сбыта промысловой продукции и получения широкого спектра товаров (промтоваров и бакалеи, «свежестей», запчастей и горюче-смазочных материалов). Однако просто физического вхождения в него для получения этих ресурсов недостаточно: доступ к ним осуществляется через работу социальных связей, позволяющих с помощью мобильности вещей ликвидировать различные дефициты.

Значимым фактором в осуществлении мобильности и обменных практик играет расположение поселка вблизи административной границы, обуславливающей различия в локальных условиях двух регионов. Наличие социальных связей, простирающихся поверх границы, связано со сложной историей административного переопределения региона и этнической категоризации его жителей, а также постсоветскими изменениями в самоидентификации, ослаблением контроля за пересечением границы и, как следствие, появлением брачных связей, позволивших успешно существовать практикам межпоселковой мобильности и обменов.

В нынешней ситуации недоступности непосредственно в поселке многих ресурсов, в частности, появления новых потребностей, таких как обслуживание снегохода, межпоселковые практики перераспределения оказываются важным поддерживающим механизмом для многих домохозяйств. Обмены, базирующиеся на родственных и дружеских отношениях, представляют собой реципрокные и редистрибутивные практики, основанные на принципе отложенного отдарка. «Коммерческие» обмены — это чаще всего бартерные сделки, помогающие обменивать промысловые ресурсы на важную для промысла технику, в первую очередь, снегоходы и лодочные моторы. Обмены с внешними для поселка людьми (*вертолетчиками, экспедиционщиками, якутскими лекарями и шаманами*) представляют собой тип

отношений, в котором обмены обычно окказиональны, специфичны в отношении участвующих в них ресурсов и могут включать и элементы бартерной сделки, и проявления установки на реципрокность. При этом в качестве предметов обмена могут выступать как «традиционные» товары (мясо и рыба), так и более современные, однако механизмы, с помощью которых осуществляется мобильность этих вещей, будут сходными, поэтому нет оснований их противопоставлять.

Большая мобильность, таким образом, желанна и востребована для жителей поселка, причем невозможно сказать, что здесь первично: желание получить те или иные ресурсы, влекущее за собой перемещение для их получения или, наоборот, стремление перемещаться между разнообразными окрестными локациями, вслед за которым появляется потребность в материальных ресурсах, необходимых для увеличения возможностей мобильности. Описание трансформаций практик мобильности через обращение к фиксации видоизменяющихся, но преемственных между собой форм пространственного поведения, связанных с социальными и технологическими факторами, открывает возможности для выделения глобальных тенденций в паттернах пространственного освоения и мобильности.

**Основные положения и выводы диссертационного исследования представлены в
следующих публикациях**
(общий авторский вклад — 6,6 п.л.):

*Статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях, рекомендованных ВАК
Министерства науки и высшего образования:*

1. X International Siberian Studies Conference, Saint Petersburg, 24-26 October 2016 // *Sibirica*. 2017. Vol. 16. № 1. P. 106–109. (авт. вклад — 0,2 п.л.; Scopus и Web of Science);
2. Ориентирование в пространстве у долган таймырского побережья Северного Ледовитого океана // *Уральский исторический вестник*. 2018. № 3(60). С. 31–39. (авт. вклад – 1,0 п.л.; Scopus);
3. Инфраструктура вне государства: "дикие" зимники и вывоз промысловой продукции на Таймыре // *Этнографическое обозрение*. 2019. № 4. С. 61–75. (авт. вклад — 1,3 п.л.; Scopus);
4. Ускользящий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры // *Сибирские исторические исследования*. 2020. № 3. С. 76–88. (авт. вклад — 0,9 п.л.; Scopus и Web of Science);
5. Mobility and Sense of Place among Youth in the Russian Arctic // *Sibirica*. 2017. Vol. 16. № 3. P. 77–123. (в соавт. с А. А. Болотовой и А. И. Карасёвой; общ. вклад — 3,0 п.л.; авт. вклад — 1,0 п.л.; Scopus и Web of Science);
6. Anthropology of the Northern Sea Route: Introducing the Topic // *The Polar Journal*. 2017. Vol. 7. № 1. P. 46–57 (в соавт. с Н. Б. Вахтиным и К. А. Гавриловой; общ. вклад — 1,0 п.л.; авт. вклад – 0,3 п.л.; Scopus).

Главы в коллективной монографии:

7. Уехать и остаться: социальная механика северных миграций // «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: коллективная монография / Отв. ред. Н. Б. Вахтин, Ш. Дудек. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2020. С. 79–138. (в соавт. с Е. В. Лярской и А. И. Карасёвой; общ. вклад – 3,6 п.л.; авт. вклад — 1,2 п.л.);
8. Мобильность, инфраструктуры и восприятие места // «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: коллективная монография / Отв. ред. Н. Б. Вахтин, Ш. Дудек. СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2020. С. 139–173. (в соавт. с А. И. Карасёвой и А. А. Болотовой; общ. вклад – 2,1 п.л.; авт. вклад — 0,7 п.л.).