

ИНФРАСТРУКТУРА ВНЕ ГОСУДАРСТВА: “ДИКИЕ” ЗИМНИКИ И ВЫВОЗ ПРОМЫСЛОВОЙ ПРОДУКЦИИ НА ТАЙМЫРЕ

Ключевые слова: неформальная экономика, природопользование, ресурсы, исследования инфраструктуры, антропология государства, зимники, грузоперевозки, профессиональные сообщества, Таймыр, российская Арктика

В статье рассматриваются “дикие” зимники — сезонные дороги, создаваемые исключительно усилиями узкой группы водителей, преимущественно выходцев из геологической среды, которые в раннее постсоветское время находились в уникальной позиции: обладали навыками перемещения по тундре и имели в своем распоряжении грузовой транспорт высокой проходимости. “Дикие” зимники служат для завоза продуктов местным предпринимателям в отдаленные поселки и для вывоза промысловой продукции. Большие партии нелегально добытых мяса дикого оленя и рыбы транспортируются по “диким” зимникам только благодаря слабости государственного контроля за грузоперевозками; представители местных администраций в той или иной степени включены в социальные сети, сформированные вокруг этой практики, а для властей более высоких уровней выстраиваемая вокруг вывоза нелегальной продукции инфраструктура оказывается ненаблюдаемой из-за отсутствия информации о ней в официальных документах. Для этой инфраструктуры характерна значительная “текучесть” — от прокладывания новой трассы после пурги до полной смены маршрута в связи с изменениями экономической конъюнктуры, — что также, по мнению автора, является следствием отсутствия крупной инстанции, стоящей за ее обустройством.

Несмотря на различия в организации грузовых перевозок в разных регионах Севера, можно говорить и о некоторых общих чертах. Так, характерной особенностью доставки товаров на эти территории является сезонность: в зависимости от времени года схемы завоза серьезно меняются. При этом разные виды транспорта используются для разных типов грузов: дешевые и тяжелые доставляются преимущественно по воде и лишь скоропортящиеся продукты — по воздуху. Это напрямую связано со стоимостью провоза килограмма груза на каждом из видов транспорта. В постсоветское время практически вся торговля в северных регионах перешла в руки частных лиц, в ведении региональных властей остались только социально значимые позиции: топливо и базовые продукты. Так как коммерсанты вынуждены оценивать выгоды, в населенных пунктах на Севере отмечаются сезонные колебания ассортимента: в определенные периоды года доставка каких-то товаров

Валерия Владиславовна Васильева | <https://orcid.org/0000-0002-0142-7968> | vvasilyeva@eu.spb.ru | младший научный сотрудник Центра социальных исследований Севера | Европейский университет в Санкт-Петербурге (ул. Гагаринская 6/1а, Санкт-Петербург, 191187, Россия)

Исследование проведено при финансовой поддержке следующих организаций и грантов: Фонд поддержки социальных исследований “Хамовники” [№ 2016-009, 2017–2018] Российский фонд фундаментальных исследований, <https://doi.org/10.13039/501100002261> [17-33-01057]

либо невозможна, либо слишком дорогостояща, и жители поселков тем или иным образом вынуждены приспосабливаться к этому.

Степень контроля транспортных вопросов на Севере неизбежно ниже, чем в более южных частях России. Это связано и с огромной площадью муниципальных образований, и с небольшой численностью населения; в такой ситуации повышается роль личных связей. Кроме того, имеет место несоответствие северным реалиям общероссийских законов, что зачастую приводит к невозможности их выполнения¹. В этих условиях “низовые” практики производства транспортной инфраструктуры берут на себя значительную долю от общего числа перевозок (Davydov 2012; Liarskaya 2017). Эти практики многообразны: от различных, известных лишь местным жителям способов попасть на рейс вертолета или передать с ним какой-то груз до использования личного транспорта как окказионально, так и для создания схемы перевозок на дальние расстояния.

Отличительной чертой такого рода инфраструктур является то, что они существуют лишь до тех пор, пока в них есть потребность. Таким образом, они гораздо более гибкие и изменчивые по сравнению с инфраструктурой рейсового транспорта. Подобно “бесхозным” дорогам, не учтенным статистикой и не подконтрольным никаким инстанциям (будь то государственная структура или юридическое лицо) (Моляренко 2017), “низовые” инфраструктуры зачастую возникают на стыке объектов разной административно-территориальной и ведомственной принадлежности.

В статье рассматривается пример одной из таких “низовых” инфраструктур — зимник, прокладываемый небольшой группой людей и соединяющий поселки Таймыра с крупными центрами — Норильском и Дудинкой. Этот зимник интересен не только тем, что представляет собой результат частной деятельности в ситуации, когда работа государства в области транспортной инфраструктуры и грузовых поставок оценивается как недостаточная, но и тем, что характер перевозимых грузов — нелегализованная промысловая продукция — делает эту практику малодоступной для наблюдения представителями государственной власти.

Тема “отсутствия” государства в Сибири и на Севере уже не раз привлекала внимание исследователей (Слэзкин 2017 [1994]; Ssorin-Chaikov 2003; Humphrey 2002). Властные институты на отдаленных территориях были и остаются в состоянии хронической слабости, и, как было отмечено Николаем Ссориным-Чайковым, самым стабильным элементом в функционировании государственной системы являются дискурсы провала и неэффективности, превращающие неудачи в способ ее функционирования (Ssorin-Chaikov 2003). Слабость государства, делающую возможным существование инфраструктуры “диких” зимников, можно охарактеризовать как отсутствие у представителей муниципальных властей рычагов управления, а также как типичную для “северных окраин” вплетенность государственных институтов в местные взаимоотношения (Там же) и одновременно абсолютную ненаблюдаемость этих практик на федеральном, а иногда и на региональном уровнях. Таким образом, ключевыми признаками “отсутствия” государства в данном случае являются недостаточность инструментов влияния и неосведомленность властей. Из-за меньшей по сравнению с типичными северными зимниками материализованности в пространстве и усилий водителей по сокрытию своих практик “дикий” зимник в разной степени наблюдаем с разных властных позиций.

Как показал Джеймс Скотт, современное административное управление предполагает некоторое упрощение реальности — для эффективного функционирования государственного аппарата необходима схематизация. При этом реальность оказывается неизбежно богаче любых схем, и многие практики принципиально ненаблюдаемы на некоторых уровнях власти (Скотт 2005). “Дикий” зимник, за обустройством которого не стоит никакая инстанция (ни государственная, ни частная), нигде не задокументирован и не может контролироваться, а значит, ускользает из поля зрения

официальных структур. В связи с этим интересно отметить, что некоторые территории уже из-за ландшафта оказываются менее доступны государственному влиянию. Скотт описывает регион в Юго-Восточной Азии, получивший название Зомия, выделенный им на основании географического признака — высоты над уровнем моря. По мнению ученого, высокогорные районы были практически недостижимы для властных институтов и поэтому становились зонами бегства от государства (Скотт 2017). Сходным образом гигантская территория тундры с ее непроходимой снежной целиной на протяжении многих столетий оставалась труднодоступной для центральных властей (но не для местных жителей); передвижение по ней представителей государства было возможно только при наличии определенной техники и специфических навыков, присущих лишь узкой профессиональной группе.

Дороги, как и иные инфраструктурные формы, в антропологии, напротив, принято рассматривать как места, в которых проявляется работа государства (Rodgers, O'Neil 2012; Harvey, Knox 2015; Collier 2011). Однако можно ли говорить об инфраструктуре, внеположной государственной деятельности? В фокусе внимания данной статьи оказываются такие вопросы, как специфика “диких” зимников, исторические предпосылки их возникновения, связь с практиками неформального природопользования в регионе и сети обмена, благодаря которым существует эта инфраструктура.

Материалом для настоящего исследования стали наблюдения и интервью, собранные в ходе нескольких экспедиций в Таймырский муниципальный район (в марте 2013 г., январе—феврале 2014 г. и в феврале—апреле 2017 г.)². В этих поездках мною взято 71 интервью общей продолжительностью более 100 часов. Моими информантами стали сотрудники администрации, хозяева магазинов, представители охотинспекции, жители поселков и, конечно, водители, занимающиеся перевозками по “диким” зимникам. Мне также удалось неоднократно проехать по этим дорогам.

Регион и контекст исследования

Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район входит в состав Красноярского края (Норильск, расположенный на его территории, однако, выделяется в самостоятельный Норильский промышленный район, напрямую подчиняющийся Красноярску), вся его территория находится за полярным кругом в зоне вечной мерзлоты. П-ов Таймыр — самый северный регион материковой части России. Снежный покров лежит здесь не менее девяти месяцев в году, а средняя температура оказывается положительной только в июле и августе³. Площадь Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района 880 тыс. км². На этой обширной территории в настоящий момент существует всего 22 поселка, объединенных в четыре муниципальных образования: городские поселения Дудинка и Диксон, а также сельские поселения Караул и Хатанга.

Общая численность населения района по данным 2015 г. — 33 381 человек. Населенные пункты расположены вдоль р. Енисей (цепь поселков по оси север-юг на западе Таймыра) и рек Хета и Хатанга (по оси запад—восток в центре и на востоке п-ова). На данный момент на полуострове проживают представители пяти коренных национальностей: ненцы — на приенисейской территории; энцы — в нескольких поселках на Енисее бок о бок с ненцами, с которыми уже долгое время связаны родственными связями; эвенки — в основном в поселках юга Таймыра; долганы — на юге и в центральной части полуострова, а также в поселках на востоке, где они составляют подавляющее большинство населения; нганасаны (вместе с долганам) — в поселках Волочанка, Усть-Авам и Новая. Численность этих групп, согласно Всероссийской переписи населения 2010 г., составляет: долганы — 5393, ненцы — 3494, нганасаны — 747, эвенки — 266 и энцы — 204 человека. Доля представителей

всех коренных малочисленных народов на Таймыре достигает приблизительно 30% от населения района. Практически во всех поселках Таймыра (за исключением п. Диксон) преобладают представители коренных народов. Некоренное население сосредоточено в основном в Дудинке. Что касается поселков, то лишь немногие из приехавших в советское время специалистов остались там после перестройки, большинство переехало в Дудинку и Норильск или покинуло регион. Относительно велика доля некоренного населения только в Хатанге и Карауле.

Кочевой образ жизни, прежде преобладавший у коренных народов практически на всей территории района, сейчас в значительной мере сохранился только у населения западной его части. На востоке оленеводством все еще занимаются, но поголовье животных и количество бригад постепенно уменьшаются, а в поселках центрального Таймыра эта традиционная для Севера отрасль хозяйства прекратила свое существование еще в последнее советское десятилетие. Однако и в центральной части, и на востоке полуострова распространены такие промысловые практики, как отстрел диких оленей, уток, гусей, зайцев и куропаток, а также подледная ловля сетями и летний лов на удочку рыбы.

На фоне некрупных национальных поселков и ставшей для их жителей точкой притяжения небольшой Дудинки заметно выделяется Норильск. Он в значительной степени оторван от жизни остального полуострова не только вследствие иной административной принадлежности, но и из-за исторической специфики: город строился фактически с нуля на месте, где в 1920-х годах было обнаружено крупное месторождение редкоземельных металлов, поэтому все жители Норильска — приезжие или их потомки, и благодаря советскому периоду процветания они имеют сильную локальную идентичность. На протяжении всей своей истории город остается в значительной степени отделенным от окружающих территорий.

С Красноярским краем и в целом с Большой землей Таймыр связывает только авиасообщение через норильский и хатангский аэропорты, а также судоходство по Енисею летом. Железных и автомобильных дорог на полуострове практически нет, исключение составляет короткий 80-километровый отрезок между двумя городами региона — Норильском и Дудинкой. Внутренние перевозки на дальние расстояния (из Норильска на Диксон и в Хатангу) осуществляются самолетами, в ближние поселки — вертолетами из Дудинки и Хатанги, а в летнюю навигацию — теплоходами. Практически все локальные авиарейсы совершаются один-два раза в неделю, а из-за плохих погодных условий зачастую и реже.

Если взглянуть на транспортную ситуацию с позиции жителей населенного пункта, в который доставляют грузы коммерсанты, станет очевидно, что вывоз добытых ресурсов для многочисленных промысловых предприятий и частных охотников и рыболовов является “бутылочным горлышком” северных поселков, официально соединенных с материком только воздушным транспортом. Здесь помимо тарифов на перевозку встает вопрос легальности добытого.

В поселках, из которых по зимнику вывозятся грузы, можно выделить несколько типов ресурсов, добываемых и реализуемых местными жителями: мясо дикого оленя, субпродукты, панты (рога оленя в период роста), рога, камусы (шкура с ног оленя), рыба различных пород (в т.ч. краснокнижные осетр и арктический голец). При этом охотниками и рыбаками эти ресурсы добываются как в расчете на комплексное использование (реализация всех полезных частей животного), так и с прицелом на какие-либо отдельные составляющие. Структура сбыта и реализации продукции различается в зависимости от типа ресурса (и, соответственно, от запросов конечных потребителей и юридических процедур легализации). Так, спрос на рога и панты есть в основном в Китае; участие в их сбыте принимают “внешние” предприниматели, работающие через местных посредников или в некоторых случаях приезжающие для скупки. Камусы — продукт, также “уходящий” за пределы

региона, однако основная его масса в результате оказывается в пошивочных цехах, производящих из него обувь и сувенирную продукцию.

Несколько иная ситуация складывается с ресурсами, которые используются преимущественно на самом полуострове и для реализации которых задействованы родственные и дружеские сети. Это в первую очередь мясо и субпродукты оленя, а также рыба. Существует несколько способов получения доступа к ним: 1) покупка лицензий и наем работников для отстрела в соответствии с документами, 2) покупка лицензий и скупка у местного населения продукции промысла, 3) скупка продукции у населения без лицензий, а также 4) отстрел и вылов без лицензий с последующей реализацией малыми объемами по родственным и дружеским сетям. Для первых трех вариантов необходим вывоз в ближайшие крупные центры переработки (Норильск и Красноярск), который в случае легальной и легализованной продукции может быть осуществлен с помощью авиа- или морского сообщения (второе — значительно реже), но для “теневой” продукции нужны “дикие” зимники.

Зимник: виды и определения

Во многих арктических регионах важным элементом схемы завоза и вывоза грузов являются автозимники — сезонные автомобильные дороги, эксплуатируемые только в холодное время года и прокладываемые по снегу и льду рек (*Куклина, Осипова* 2018). Сезонные дороги институционализированы в законодательстве и строительных нормах⁴. Последние определяют толщину льда, степень укатанности снега, наличие дорожных знаков и промежуточных стоянок через каждые 50 км, ширину дороги. Наиболее строго эти нормы соблюдаются промышленными компаниями, в меньшей степени — муниципальными образованиями. Это связано с тем, что первые зачастую категоризируются проверяющими инстанциями как “богатые”, а вторые, вынужденные выкраивать бюджет на обустройство зимника за счет других статей расходов, — как заботящиеся о благе жителей и поэтому имеющие право на послабления. Впрочем, на Таймыре, в отличие от других северных регионов, протяженность официально существующих муниципальных зимников невелика⁵.

Зимники контролируются целым рядом инстанций: дорожно-патрульной службой госавтоинспекции (ДПС), полицией, охотинспекцией, пограничным управлением, санэпиднадзором, транспортной инспекцией, Министерством по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС), а также подконтрольной ему Государственной инспекцией по маломерным судам (ГИМС). Однако в связи с тем что эти организации ограничены в ресурсах (в первую очередь транспортных), фактически контроль выполнения правил и норм осуществляется лишь в небольших ареалах вокруг крупных населенных пунктов. Усилия, прикладываемые государственными инстанциями для установления контроля, расцениваются водителями как незначительные и описываются даже несколько пренебрежительно: “У нас есть в Дудинке — переезжаешь вот здесь вот, поставили там какую-то будочку и веревочку натянули. Типа не пропускают. Но у нас рядом дорога в аэропорт на той стороне. Просто объехал, да уехал” (ПМА 2013, м., около 45 лет, водитель на “диком” зимнике с 2000 г.).

Рабочий сезон для таймырских водителей начинается обычно в январе, однако здесь возможны значительные колебания от года к году — для намерзания достаточной толщины льда на реках и озерах необходимы длительные устойчивые морозы. Первый рейс совершается чаще всего с использованием прошлогоднего GPS-трека. При этом большое внимание уделяется природным изменениям, произошедшим за это время (рельефу, толщине и свойствам снега), а также погодным условиям (что, впрочем, характерно и для поездок на протяжении всего сезона). Однако в течение зимы “натоптанный” след может заметать пурга, и тогда следующая колонна

грузовиков (обычно это Уралы и КАМАЗы) должна прокладывать путь заново, иногда уже по несколько иной траектории⁶. Дорогой в привычном понимании “дикий” зимник не является — маршруты в рамках одного сезона могут отклоняться на несколько десятков метров от колеи, проложенной в начале года, что и отличает его от типичного северного зимника, обслуживаемого муниципалитетом или промышленной компанией: материальные свойства и маршрут “дикий” трассы значительно более вариативны.

Как отмечала Татьяна Аргунова-Лоу, дороги, прокладываемые в специфических условиях Крайнего Севера, требуют от водителя индивидуального подхода и большего внимания к окружающей среде, а также допускают меньший автоматизм навыков, присущий профессиональным водителям и дальнобойщикам (*Argounova-Low* 2012). Мне представляется, что в данном случае можно говорить о градации степени ослабления признаков “дорожности”: чем дальше зимник от стандартизированной дороги, тем более вовлеченного подхода он требует. Наиболее показательным примером такой вовлеченности является корректирование водителями действий, связанное с погодными условиями. Стратегия вождения сильно меняется в зависимости от состояния окружающей среды. Так, в тихий ясный день водители, скорее всего, предпочтут ехать настолько долго, насколько это возможно (напр., сутки вообще без сна), в то время как во время пурги выберут движение в темноте, чтобы в свете фар лучше были видны следы, и будут контролировать положение машины относительно ветра. Глубина и плотность снега также тщательно отслеживаются.

Такая текучесть “дикого” зимника связана с отсутствием крупной инстанции, стоящей за его обустройством. Именно неучастие в создании этой инфраструктуры государства (или промышленной компании, зачастую берущей на себя некоторые функции государства и в качестве такового воспринимаемой жителями) является определяющим для ее пользователей. Редкие же проявления государственных институтов только подчеркивают большую роль в регионе “моральной экономики” (*Scott* 1976), зачастую входящей в противоречие с юридическими нормами. Как отмечалось, отношения власти имеют пространственное материальное проявление (*Harvey* 2012; *Kernaghan* 2012). При этом чаще всего в рамках антропологических исследований рассматривается влияние на конфигурацию инфраструктуры тех или иных властных структур — будь то государство или иной актор, но в данном случае следует говорить об инфраструктуре, возникающей благодаря отсутствию властных проявлений.

Развитие наземных перевозок на Таймыре

Проблемы перемещения грузов и пассажиров на Крайнем Севере стали актуальными для государства в связи с ростом численности постоянного населения, институционализацией таких государственных практик, как геологоразведочные экспедиции, картографирование, метеонаблюдения, биомониторинг, переписи населения, а также с внедрением советской установки на интегрирование коренных народов в политическое, экономическое и культурное пространство СССР. Однако специфика “северных окраин” не позволяла просто привнести на эти территории практики производства инфраструктуры, существующие в центральной части страны. В первую очередь речь идет о вечной мерзлоте и погодных условиях — сильных морозах и ветрах. Именно транспортная недоступность в условиях тундры и кочующее население обусловили длительность процесса закрепления государственных институтов на северных территориях (*Слэзкин* 2017 [1994]).

Еще одной серьезной проблемой северной логистики для государства стали огромные расстояния (которые нужно было преодолевать на пути из центра), а следовательно, и высокая стоимость грузоперевозок. Позднесоветский способ

разрешения этих трудностей во многом определялся приоритетом задач государственного строительства — реальные затраты на транспортировку грузов и пассажиров отходили на второй план. Раннесоветский период неизбежно был связан с экспериментами в сфере северных перевозок.

Из всех возможных на Севере способов перемещения наиболее трудным всегда было передвижение по суше. Им пользовались лишь в тех местах, где не было рек. С конца 1920-х годов начинается разработка Норильского месторождения. Именно нужды строительства комбината привели к первому крупному транспортному кризису на Таймыре, поскольку доставка необходимых грузов по воде в этот район была невозможна — месторождение находилось в 100 км от Енисея (*Важнов* 2011). Сначала геологи вынуждены были использовать распространенные на полуострове гужевые перевозки на оленях, но этого было недостаточно, чтобы доставить требовавшийся объем грузов. Для решения проблемы пришлось приспособлять технические устройства с Большой земли к тундровым условиям (*Урванцев* 1935).

Главным новатором в этом деле, несомненно, можно считать геолога Николая Урванцева. Он был членом самой первой и руководителем многих последующих экспедиций по поиску на Таймыре месторождений, позднее работал на строительстве комбината, некоторое время даже будучи политзаключенным (*Каминский* 2012). Стоя у истоков институционализации геологоразведки и добычи полезных ископаемых, он много времени уделял попыткам усовершенствовать и ускорить процесс доставки грузов. В статье 1937 г. Урванцев размышлял о транспортных средствах, пригодных для бездорожья. Отвергая прокладку постоянных трасс в связи с высокой стоимостью и длительностью строительства, основной акцент Урванцев делал на изучении характеристик разных механических транспортных средств для езды по бездорожью, известных к этому времени (*Урванцев* 1937). Таймырский случай не был уникальным. Несмотря на то что дороги для механического транспорта были в эти годы сравнительной редкостью даже для Центральной России (*Siegelbaum* 2008), идеи их прокладывания по снегу или льду рек высказывались также и в других северных регионах (напр., А.А. Романовым, сотрудником Якутской комплексной экспедиции [АРАН: 75]), а в Мурманской области уже в 1926 г. изучались наиболее перспективные маршруты будущих дорог и определялась очередность их строительства (*Назаренко* 2015). Следует также отметить, что и до прихода советской власти (до индустриализации) сезонные дороги на Русском Севере, несомненно, использовались (*Щепанская* 2003: 63–72).

Процесс внедрения транспортных новаций в условиях тундры можно описать как постепенное “освоение” ландшафта, труднодоступного для жителей средней полосы. При этом “освоение”, опирающееся вначале на практики местного населения, со временем все больше отрывалось от них. Основными действующими лицами в этом процессе на Таймыре были геологи — единственные специалисты, регулярно имевшие дело с перемещениями по бездорожью. Их опыт был уникален в связи с большой оторванностью индустриализированного Норильского промышленного района от сельскохозяйственных “национальных” поселков — обычные городские жители практически никогда не оказывались там.

Ведущая роль сохранялась за геологами и в дальнейшем: в позднесоветские годы в их ведомстве существовала специальная служба, занимающаяся прокладыванием “одноразовых” сезонных дорог к новым месторождениям и местам разведки, куда нужно было доставить тяжелое оборудование. Неудивительно поэтому, что частные перевозки по зимникам появились в 1990-е годы именно благодаря выходцам из геологической среды. В постперестроечное время оставшиеся без зарплаты или работы специалисты организовали типичный для этого периода бизнес, основанный, по наблюдению Кэролайн Хамфри, на разнице в локальных условиях (*Humphrey* 2002) (однако мне представляется, что это не обязательно должно быть

именно межрегиональное различие, внутри региона товарная обеспеченность в населенных пунктах также различается). Из больших городов, куда осуществлялась относительно дешевая доставка грузов с материка по воде и воздуху, коммерсанты стали возить продукты и хозяйственные товары в те точки, где они были в дефиците или стоили намного дороже, а в обратный рейс транспорт загружался промысловой добычей — рыбой и мясом дикого оленя, имевшими спрос в городе. Поначалу это осуществлялось без какого бы то ни было юридического оформления, со временем возникла необходимость некоторой регуляции, однако эти практики по-прежнему существовали преимущественно в сфере неформальной экономики. К нынешнему моменту этот бизнес эволюционировал в весьма упорядоченную и хорошо организованную деятельность частных водителей. Сегодня он представлен либо более-менее крупными фирмами с постоянным штатом и парком машин, либо (что встречается намного чаще) частными водителями со своим транспортом, которые кооперируются, чтобы выезжать по зимникам, из соображений безопасности.

Профессиональная идентичность

В связи с тем что работа на зимниках осознается водителями как особая, важно рассмотреть их представления о себе и нормах взаимодействия, существующих в их среде. Так, информанты отмечают, что частная деятельность на “диком” зимнике предполагает значительную автономию в принятии решений и самостоятельность, которые только усиливаются с отсутствием контроля извне:

Кто хочет заработать, тот зарабатывает. Кто хочет пить, пожалуйста, пейте. Здесь нету там же ни гаишников, там же никого нету. Там воля, что хочешь, то и делай. Ну вот, хотя бы они пьют, так. Только потом в конце зимника начинается: “Я заработал вот столько, ты заработал вот столько, почему так?” Типа, вопрос к себе, да? (ПМА 2013, м., около 45 лет, водитель на “диком” зимнике с 2000 г.).

Образ независимого актора, принимающего решение не только о том, что и для кого перевозить, но и как выбирать дорогу в тундре и сколько времени проводить в движении, лежит в основе самоидентификации в этой среде. Люди, составляющие данное сообщество, строят свою идентичность на противопоставлении собственных практик, с одной стороны, практикам дальнобойщиков (работающим *на асфальте; материковским*), а с другой — практикам водителей, осуществляющих перевозки по накатанным зимникам в других регионах:

Некоторые всю жизнь отработали, допустим, на асфальте — они... Бесполезно их учить. Легче молодого научить, чем который работал (ПМА 2013, м., около 65 лет, водитель на “диком” зимнике с 1993 г.).

Это единственное место, наверное, в России, где дорог вообще нету. Не делают. Вот, Дудинка, Норильск и всё. Тю... Тюменская область — она до самого залива в асфальте, между прочим (ПМА 2013, м., около 50 лет, водитель на “диком” зимнике с 1998 г.).

Здесь, я ж объясняю, вот здесь (тот, по которому мы ездим. — *В.В.*) вот настоящий зимник. А здесь “Ленинский проспект”, как мы зовем. Если Вы говорите “дикий зимник”. А здесь для нас “Ленинский проспект”. Дороги ходят по тому же Енисею, всё протаскивают, ну чего там не ходить. Это не зимник, по-нашему. Это “Ленинский проспект”. Зимник настоящий для тундровика это вот: там, где никто не ходил, ты сам себе выбрал, куда тебе надо, прошел Уралом, пробил и вернулся. Вот это ты... А вот это вот всё, это баракло (ПМА 2013, м., 54 года, водитель на “диком” зимнике с 1992 г.).

В то же время, как показала Аргунова-Лоу, водители, едущие по накатанным сезонным трассам, также апеллируют к опыту дальнобойщиков, работающих “на асфальте”, как к требующему меньших навыков и профессионализма (*Argounova-Low*

2012), однако игнорируют существование более сложных условий “диких” зимников в ситуациях выстраивания идентичности. То есть можно предположить, что, если представить воображаемую шкалу по степени усложнения требуемых навыков (совпадающую со шкалой ослабления признаков “дорожности”), в нарративах самоидентификации обращение будет происходить к меньшему уровню сложности, при этом шкала, по моему мнению, не является дискретной. Впрочем, следует обратить внимание также на то, что — при сравнении водителями по “диким” зимникам себя с другими — важным критерием, по которому происходит различение, является подневольность труда дальнобойщиков.

Еще одним важным элементом идентичности является знание тундры. Водители на “диких” зимниках часто называют себя “тундровиками” (термин, традиционно употребляющийся в отношении тундровых оленеводов, охотников и рыболовов). У этого представления есть романтический ореол, который, как можно предположить, имеет корни в геологической среде (Bolotova 2004). Элегический оттенок есть и в такого рода высказываниях, как “это не для всех” (ПМА 2017, м., около 65 лет, бывш. водитель на “диком” зимнике, пенсионер), «уже как снег увидел: “О, быстрее бы в тундру”» (ПМА 2017, м., около 50 лет, водитель на “диком” зимнике), “в тундре остались те, кто любил и любит, которым город не нужен” (ПМА 2017, м., около 65 лет, бывш. водитель на “диком” зимнике, пенсионер). Сходными с геологическими дискурсивными практиками являются также апелляции к “законам тундры” и этикетным практикам взаимопомощи (особенно строгим в ситуации, угрожающей жизни).

Идентичность водителя по “диким” зимникам, таким образом, строится на противопоставлении себя дальнобойщикам, работающим “на асфальте” и на более накатанных зимниках в других регионах. При этом подчеркивается необходимость знания тундры — именно местности, а не просто дороги. Романтизация деятельности, типичная для многих специальностей, здесь проявляется не в стремлении к постоянному движению, как у других профессиональных водителей, а через типичные скорее для геологов дискурсивные практики: “тяга в тундру” и строгие нормы взаимопомощи (Bolotova 2004).

Обмен и его акторы

В торговом обмене, осуществляемом на “диких” зимниках, участвует целый ряд лиц: водители, владельцы магазинов, заказывающие перевозку грузов из районных центров, продавцы промысловой продукции (которые могут быть одновременно и владельцами магазинов или их родственниками), жители поселков, расположенных по дороге к пункту назначения, жители пункта назначения, представители местных властных структур. Характерно, что различные категории акторов используют и различную терминологию для обозначения этих сезонных дорог. Так, выражение “дикий зимник” чаще всего употребляют водители, работающие на накатанных зимних трассах, те же, кто ездит по “диким” зимникам, прибегают к нему лишь в контексте противопоставления собственной деятельности практикам езды в других регионах. Водители также используют термин “коммерческий зимник”, отражающий назначение этих дорог. Сотрудниками районной администрации они категоризируются исключительно как “несанкционированные”, в связи с отсутствием легального статуса. Охотинспектор же называет зимник не иначе как “браконьерская дорога”. Отсутствие единого устоявшегося выражения, как мне кажется, отражает множественность значений, вкладываемых разными акторами в практику езды по “диким” зимникам.

Логика владельцев магазинов в месте назначения закономерным образом предполагает использование дешевого завоза: каждый хозяин торговой точки, как правило, четко знает тарифы на перевозку каждого вида товара в расчете на кг разными видами транспорта и уже давно просчитал наценку (которая, естественно, разнится

в зависимости от веса). Зимник является самым дешевым способом привезти продукцию, которой невозможно было запастись в летнюю навигацию на год вперед.

Ключевым ресурсом как для тех, кто сбывает продукцию, так и для водителей являются социальные сети. Как отмечал Флориан Штаммлер в своей статье, посвященной изучению коммерческой среды вывоза пантов с Ямала, именно укорененность предпринимателей в сообществе является необходимым условием для существования подобных торговых и обменных сетей (Stammmler 2012). При этом для водителей важны как отношения с людьми, выступающими в роли “заказчика”, так и наличие поддерживающей структуры в поселке назначения и поселках по дороге.

Благодаря таким связям водители имеют ряд возможностей: они могут остановиться в промысловых избах на пути, переночевать в поселке, получить помощь с ремонтом машины (особенно важна в этом случае сварка, т.к. ее невозможно выполнить без доступа к электричеству, без аппарата и подходящего помещения, а также в отсутствие человека, обладающего соответствующим навыком). В свою очередь, благодаря водителю жители поселка получают возможность отправлять с машинами посылки или делать заказы на доставку “городской” продукции — от чайников до снегоходов — и даже в некоторых случаях добираться с их помощью в другой населенный пункт: “У меня балók (охотничий домик. — В.В.) стоит на зимнике, все меня водители знают. Если что — подвезут, помогут. Я им за это рыбки, оленины, в балкэ обогрею” (ПМА 2014, м., около 40 лет, охотник, житель поселка на пути следования водителей).

Вот как водители описывают существующую систему бартера:

Инт.: Ну, Вы как, в поселках Вы с кем-то общаетесь? Тоже, опять же, там какие-то детали, нужно еще что-то там починить и так далее?

Инф.: Ну, стараемся всё с собой возить. В поселках ты ничего не найдешь, это в поселках, наоборот, у нас заказывают. Там кому-то там продукты привезти, кому-то там запчасть на снегоход, вот это есть, да. Там бензин привезти, там...

Инт.: В обмен на какую-нибудь рыбу-мясо, да?

Инф.: Ну да, в основном да, чего нам, мы с них деньги, что ли? У них денег никогда не бывает. Только такое вот, на обмен <...>. А так, в основном привез эту рыбу или оленя дал, взял или отдал, или продал его, вот и всё. Ну, в основном себе забираем, все равно то одному надо дать, то другому. Кто-то где-то точит, кто-то где-то варит. Ну и знакомых тоже же много, там и друзья, и товарищи, и родственники. Чего ты, с них деньги будешь брать? Отдал — отдал, и всё (ПМА 2017, м., около 50 лет, водитель на “диком” зимнике с 2001 г.).

Несмотря на дискурс автономности, разного рода помощь требуется водителям довольно часто. Наблюдения во время поездок по зимникам свидетельствуют о том, что практически каждый рейс сопровождается починкой машины в поселке на пути или гошением разной длительности. Практики обмена же являются неотъемлемым атрибутом любой поездки.

Жители поселков узнают о выезжающих машинах заранее, по “сарафанному радио”:

Инф. 1: Ну, там они (жители поселков на пути следования. — В.В.) быстро ориентируются: наши, ваши. Они даже...

Инт.: Они просто знают всех, да?

Инф. 2: А может и не знают, но своих они точно знают.

Инт.: А чем свои полезнее, чем не свои? Или лучше чем?

Инф. 2: Нет, там не в полезности дело, а в... дань уважения, приветствие, ожидание посылок и прочее.

Инт.: А-а. А, Вы посылки еще передаете, да, когда там попросят.

Инф. 1: Они еще не выехали — уже тут знают. “У-у, Ж. едет! О, когда придет? О, выехал уже!”

(ПМА 2013, инф. 1 — м., около 45 лет, водитель на “диком” зимнике с 1999 г.; инф. 2 — ж., около 45 лет, жена водителя, едущая с ним в рейсы).

“Сарафанное радио” является важным подспорьем для водителей в случаях инспекций возле Норильска и Дудинки; чаще всего водители узнают о них заранее и отстаиваются в тундре в ожидании окончания рейда или на период устранения возможного нарушения, например до выхода из состояния алкогольного опьянения.

Важно также отметить, что между водителями и людьми, занимающимися сбытом добытой продукции, существуют отношения доверия; водители в той или иной степени укоренены в поселковом сообществе. Более того, зачастую обмен происходит в форме бартера: например привезенный бензин меняется на олени туши. Со стороны владельца магазина ситуация видится следующим образом:

Инт.: К кому (обращаться. — *В.В.*) выгоднее вообще, как бы есть принципиальная разница при общении с ними?

Инф.: Ну, если с Норильска, принципиальной разницы нет, если с Норильска. А если, конечно, откуда-то по водному транспорту везешь, там разница есть.

Инт.: Да?

Инф.: С частником я даже и разговаривать не буду, только с транспортной компанией.

Инт.: Почему?

Инф.: Потому что гарантии там есть. (А с водителями по зимникам. — *В.В.*) я сегодня могу просто созвониться, там Юра туда-сюда...

Инт.: Вези, да?

Инф.: Да. Вези там то-то, то-то. Или это, как-то так. А, конечно, с транспортными компаниями мы уже по-другому, там уже официально договор, там все нюансы, все, как положено (ПМА 2017, ж., 55 лет, владелица магазина в поселке назначения).

Вследствие плотности социальных связей вопрос оценки населением поселка моральности каких-либо действий является очень важным. В случае если водитель совершает поступок, по мнению жителей, противоречащий “моральной экономике” сообщества, за этим следуют разного рода “санкции”: от разрыва отношений обмена до более серьезных последствий, связанных непосредственно с его работой. Ярким примером может служить поведение участкового полицейского, наблюдаемое мной в феврале 2014 г. в одном из поселков. Как представитель исполнительной власти он обязан сотрудничать с норильской охотинспекцией, однако как житель поселка, укорененный в местном сообществе и поддерживающий связи со многими водителями (и активно ими пользующийся, вплоть до еженедельной отправки с машинами грязного белья жене в Дудинку на стирку), не может игнорировать также и нормы “моральной экономики”. Поэтому в ситуации, когда глава охотинспекции обратился к нему с просьбой “найти дело” — проинформировать о водителях, везущих браконьерскую продукцию, участковый выбрал тех из них, с кем у него не были выстроены социальные связи: «Две машины — это совсем левые. А две — мои знакомые. Я к своим подошел: «Лицензии есть?» — “Есть”. Ну я о двух левых... Ну-у... (охотинспектору. — *В.В.*) сообщил». Сходная ситуация возникла, когда одни водители “увели рыбу из-под носа” — забрали промысловую продукцию, предназначенную к перевозке другими: участковый сразу же проинформировал охотинспектора в Норильске об их выезде.

Таким образом, сети обмена между водителями на “диких” зимниках, жителями поселков на пути следования, владельцами магазинов и властными структурами складываются на пересечении установленных отношений доверия и практик передачи информации между участниками.

За годы, в течение которых у меня была возможность наблюдать сообщество водителей “диких” зимников, в практиках его участников произошло немало изменений. Самое любопытное из них — постепенное угасание перевозок по старому маршруту и переход к затрагиваемому соседний регион новому, значительная часть которого все также представляет собой “дикий” зимник. Это связано с нестабильностью экономической конъюнктуры: с повышением цен на продукты на закупочных базах и смещением точек спроса на промышленную продукцию. Готовность к изменениям и выстраиванию инфраструктуры, основанной на специальных навыках и поддерживаемой благодаря социальным связям, отличает описанный зимник от подобных ему застывших форм, создаваемых государством.

В настоящей статье я попыталась показать, что “дикие” зимники существуют благодаря слабости государственного присутствия в регионе. Изменчивое состояние этого феномена напрямую связано с отсутствием крупной инстанции, стоящей за ним. Это отличает его от обычных дорог и сезонных трасс, прокладываемых муниципалитетами и промышленными компаниями. При этом можно говорить о градации по степени ослабления норм “дорожности”. Описанные в статье “дикие” зимники оказываются на краю этой шкалы, что проявляется в т.ч. в противопоставлении водителями на “диких” зимниках себя коллегам из других регионов, работающим как на дорогах с постоянным покрытием, так и на сезонных.

Бездорожье тундры, проходимое исключительно благодаря усилиям небольшой группы выходцев из геологической среды, оказывается ландшафтом, сопротивление которого приходится преодолевать (Скотт 2017) с помощью специфического набора навыков и большого внимания к окружающей среде. Геологическое прошлое водителей в данной ситуации совсем не случайно: геологи были единственными специалистами в “столицах” региона (Норильске и Дудинке), обладавшими обширным опытом прокладывания путей по тундре, одновременно с этим они оказались включены в сети обмена с представителями местных сообществ в поселках назначения и на пути следования. Таким образом, водители занимают уникальную позицию, будучи связанными одновременно и с городами, и с поселками, между которыми и осуществляется обмен.

Существующая на сегодняшний момент инфраструктура “диких” зимников основывается на социальных связях и доверии между водителями и жителями поселков, заинтересованными в сбыте продукции, и регулируется “моральной экономикой”. Информация, циркулирующая внутри этой сети, является важным инструментом и рычагом влияния на водителей со стороны жителей поселка и представителей местной власти. При этом последние оказываются в разной степени включенными в социальные связи, сформированные вокруг перевозок по “диким” зимникам, а для государственных чиновников регионального и федерального уровней эти практики остаются ненаблюдаемыми.

В антропологии дорог принято рассматривать, каким образом дорога становится материальным воплощением государственных практик. В представленном случае можно переформулировать вопрос так: каким образом дорога материализуется благодаря отсутствию государства? Это отсутствие проявляется, во-первых, в том, что зимник создается “низовыми” усилиями жителей региона, а во-вторых — в “недорожности” “дикого” зимника: он пропадает после каждой пурги и появляется только тогда, когда в нем вновь возникает необходимость.

Примечания

¹ См., напр.: https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/05/24/770521-kak-pomestit-zakon-v-kontekst?utm_source=facebook&utm_campaign=share&utm_medium=social&utm_content=770521-kak-pomestit-zakon-v-kontekst (дата обращения: 30.10.2018).

² Экспедиционные поездки 2013 и 2014 гг. финансировались факультетом антропологии Европейского университета в Санкт-Петербурге. Автор благодарит ЕУСПб за возможность провести данное исследование.

³ Информация с сайта администрации Таймырского муниципального района. <http://www.taimyr24.ru> (дата обращения: 14.09.2018).

⁴ Основным документом, в котором содержатся правила обустройства зимников, являются созданные еще в 1991 г. ведомственные строительные нормы — ВСН 137-89.

⁵ По данным транспортного отдела администрации Таймырского муниципального района за 2013 г., общая протяженность зимников Таймыра составляла 253 км.

⁶ Длительность поездки при этом совершенно непредсказуема. Например, однажды мне довелось участвовать в переезде по участку “дикого” зимника длиной 450 км, путь по которому занял четверо суток, при том что водители за рулем проводили не менее 12 часов в день. Такая низкая скорость передвижения (около 5 км/ч) связана с погодными условиями: с пургой и, соответственно, превращением зимника фактически в снежную целину, по которой дорогу приходилось прокладывать заново.

Источники и материалы

- АРАН — Архив РАН. Ф. 735 “Романов Александр Андреевич”. Оп. 1. Д. 11. Л. 75. Природа, население и экономика Ленско-Хатангского края. Описания.
- ПМА 2013 — Полевые материалы экспедиции автора в Таймырский (Долгано-Ненецкий) муниципальный район (далее — ТДНМР) в марте 2013 г. (г. Норильск, г.п. Дудинка, с.п. Караул).
- ПМА 2014 — Полевые материалы экспедиции автора в ТДНМР в январе—феврале 2014 г. (г. Норильск, г.п. Дудинка, с.п. Хатанга).
- ПМА 2017 — Полевые материалы экспедиции автора в ТДНМР в феврале—апреле 2017 г. (г. Норильск, г.п. Дудинка, с.п. Хатанга).

Научная литература

- Важнов М.Я. Норильск-геология. М.: ИП Просеков, 2011.
- Каминский В.Д. (ред.) Николай Николаевич Урванцев. К 120-летию со дня рождения. СПб.: ВНИИОкеангеология, 2012.
- Куклина В.В., Осипова М.Е. Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов Республики Саха (Якутия) // Общество. Среда. Развитие. 2018. № 2. С. 107–112.
- Моляренко О.А. Бесхозные автомобильные дороги в России // ЭКО. 2017. № 4. С. 88–109.
- Назаренко А.Е. Пути и средства сообщения за полярным кругом (отрывки) // Земля TRE. 2015. № 2. С. 51–60.
- Слэзкин Ю. Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера. М.: НЛО, 2017 [1994].
- Скотт Дж. Благими намерениями государства. Почему и как проваливались проекты улучшения условий человеческой жизни. М.: Университетская книга, 2005.
- Скотт Дж. Искусство быть неподвластным. Анархическая история высокогорий Юго-Восточной Азии. М.: Новое издательство, 2017.
- Урванцев Н.Н. Автотранспорт в борьбе за освоение Арктики. М.: Жургазобъединение, 1935.
- Урванцев Н.Н. Бездорожный механический транспорт в освоении Советской Арктики // Советская Арктика. 1937. № 3. С. 28–35.
- Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003.
- Argounova-Low T. Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // Journal of Ethnology and Folkloristics. 2012. No. 6 (1). P. 71–88.
- Bolotova A. Colonization of Nature in the Soviet Union: State Ideology, Public Discourse, and the Experience of Geologists // Historical Social Research. 2004. No. 29 (3). P. 104–123.
- Collier S. Post-Soviet Social: Neoliberalism: Social Modernity, Biopolitics. New Jersey: Princeton University Press, 2011.
- Davydov V. Temporality of Movements of Northern Baikal Reindeer Herders, Hunters and Fishermen // Journal of Ethnology and Folkloristics. 2012. No. 6 (1). P. 27–47.

- Harvey P. The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach // *Theory, Culture & Society*. 2012. No. 29 (4–5). P. 76–92.
- Harvey P., Knox H. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press, 2015.
- Humphrey C. *The Unmaking of Soviet Life: Everyday Economies after Socialism*. Ithaca: Cornell University Press, 2002.
- Kernaghan R. Furrows and Walls, or the Legal Topography of a Frontier Road in Peru // *Mobilities*. 2012. No. 7 (4). P. 501–520.
- Liarskaya E. “Where Do You Get Fish?” Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes // *Sibirica*. 2017. No. 3. P. 125–149.
- Rodgers D., O'Neill B. Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue // *Ethnography*. 2012. No. 13 (4). P. 401–412.
- Scott J.C. *The Moral Economy of the Peasant: Subsistence and Rebellion in Southeast Asia*. New Haven: Yale University Press, 1976.
- Siegelbaum L.H. Roadlessness and the “Path to Communism” Building Roads and Highways in Stalinist Russia // *The Journal of Transport History*. 2008. No. 29 (2). P. 277–294.
- Ssorin-Chaikov N.V. *The Social Life of the State in Subarctic Siberia*. Stanford: Stanford University Press, 2003.
- Stammler F. Capitalism in the Tundra or Tundra in Capitalism? Specific Purpose Money from Herders, Antlers, and Traders in Yamal, West Siberia // *Economic Spaces of Pastoral Production and Commodity Systems: Markets and Livelihoods* / Eds. J. Gertel, R.B. Le Heron. N.Y.: Ashgate Publishing, 2012. P. 231–248.

Research Article

Vasilyeva V.V. Infrastructure beyond the State: “Wild” Winter Roads and Export of Fishery and Hunting Goods in the Taimyr Peninsula [Infrastruktura vne gosudarstva: “dikie” zimniki i vyvoz promyslovoi produktsii na Taimyre]. *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 4, pp. 61–75. <https://doi.org/10.31857/S086954150006192-1> ISSN 0869-5415 © Russian Academy of Sciences © Institute of Ethnology and Anthropology RAS

Valeria Vasilyeva | <https://orcid.org/0000-0002-0142-7968> | vvasilyeva@eu.spb.ru | European University at St. Petersburg (6/1a Gagarinskaya Street, 191187, St. Petersburg, Russia)

Keywords

informal economy, nature use, resources, infrastructure studies, anthropology of state, cargo transportation, professional groups, Taimyr, Russian Arctic

Abstract

The article discusses “wild” winter roads — seasonal roads privately created by a group of drivers, mainly having a background in geology, who were in a unique position during the early post-Soviet time: they were skilled for navigation in tundra and had all-terrain vehicles in their possession. These roads help to serve goods to remote villages, as well as to export hunting and fishery products — wild reindeer meat and fish. Exporting large quantities of illegal meat is only possible due to the weakness of state control over cargo traffic on “wild” winter roads; local authorities are to some extent involved in social networks forming around this practice, while for higher level authorities this infrastructure is “unobserved” because of the lack of information about it in official documents. This infrastructure is characterized by considerable “fluidity” — from laying a new route after a blizzard to a complete rerouting due to changes in the economic situation, which is also a consequence of the lack of a big actor behind its construction.

Funding Information

This research was supported by the following institutions and grants:
 Khamovniki Foundation for the Support of Social Research [project no. 2016 009; 2017–2018]
 Russian Foundation for Basic Research, <https://doi.org/10.13039/501100002261> [17-33-01057]

References

- Argounova-Low, T. 2012. Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics* 6 (1): 71–88.
- Bolotova, A. 2004. Colonization of Nature in the Soviet Union: State Ideology, Public Discourse, and the Experience of Geologists. *Historical Social Research* 29 (3): 104–123.
- Collier, S. 2011. *Post-Soviet Social: Neoliberalism: Social Modernity, Biopolitics*. New Jersey: Princeton University Press.
- Davydov, V. 2012. Temporality of Movements of Northern Baikal Reindeer Herders, Hunters and Fishermen. *Journal of Ethnology and Folkloristics* 6 (1): 27–47.
- Harvey, P. 2012. The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach. *Theory, Culture & Society* 29 (4–5): 76–92.
- Harvey, P., and H. Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Humphrey, C. 2002. *The Unmaking of Soviet Life: Everyday Economies after Socialism*. Ithaca: Cornell University Press.
- Kaminskii, V.D., ed. 2012. *Nikolai Nikolaevich Urvantsev. K 120-letiiu so dnia rozhdeniia* [Nikolai Nikolaevich Urvantsev: At 120th Anniversary]. St. Petersburg: VNIIOkeangeologii.
- Kernaghan, R. 2012. Furrows and Walls, or the Legal Topography of a Frontier Road in Peru. *Mobilities* 7 (4): 501–520.
- Kuklina, V.V., and M.E. Osipova. 2018. Rol' zimnikov v obespechenii transportnoi dostupnosti arkticheskikh i subarkticheskikh raionov Respubliki Sakha (Yakutiia) [The Role of Snow Roads in Providing Transport Connections in Arctic and Subarctic Regions of Sakha Republic (Yakutia)]. *Obshchestvo. Sreda. Razvitie* 2: 107–112.
- Liarskaya, E. 2017. “Where Do You Get Fish?”: Practices of Individual Supplies in Yamal as an Indicator of Social Processes. *Sibirica* 3: 125–149.
- Moliarenko, O.A. 2017. Beskhoziainye avtomobil'nye dorogi v Rossii [Ownerless Roads in Russia]. *ECO* 4: 88–109.
- Nazarenko, A.E. 2015. Puti i sredstva soobshcheniia za poliarnym krugom (otryvki) [Ways and Means of Connection in the Arctic Circle (Fragments)]. *Zemlia TRE2*: 51–60.
- Rodgers, D., and B. O'Neill. 2012. Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue. *Ethnography* 13 (4): 401–412.
- Scott, J.C. 1976. *The Moral Economy of the Peasant: Subsistence and Rebellion in Southeast Asia*. New Haven: Yale University Press.
- Scott, J. 2005. *Blagimi namereniiami gosudarstva. Pochemu i kak provalivalis' proekty uluchsheniia uslovii chelovecheskoi zhizni* [Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed]. Moscow: Universitetskaya kniga.
- Scott, J. 2017. *Iskustvo byt' nepodvlastnym. Anarkhicheskaia istoriia vysokogorii Yugo-Vostochnoi Azii* [The Art of Not Being Governed: An Anarchist History of Upland Southeast Asia]. Moscow: Novoe izdatel'stvo.
- Shchepanskaia, T.B. 2003. *Kul'tura dorogi v russkoi miforitual'noi traditsii XIX–XX vv.* [Culture of the Road in Russian Mythological and Ritual Tradition in 19th – 20th Centuries]. Moscow: Indrik.
- Siegelbaum, L.H. 2008. Roadlessness and the “Path to Communism” Building Roads and Highways in Stalinist Russia. *The Journal of Transport History* 29 (2): 277–294.
- Slezkine, Yu. (1994) 2017. *Arkticheskie zerkala. Rossiia i malye narody Severa* [Arctic Mirrors: Russia and the Small Peoples of the North]. Moscow: NLO.
- Ssorin-Chaikov, N.V. 2003. *The Social Life of the State in Subarctic Siberia*. Stanford: Stanford University Press.
- Stammler, F. 2012. Capitalism in the Tundra or Tundra in Capitalism? Specific Purpose Money from Herders, Antlers, and Traders in Yamal, West Siberia. In *Economic Spaces of Pastoral Production and Commodity Systems: Markets and Livelihoods*, edited by J. Gertel and R.B. Le Heron, 231–248. New York: Ashgate Publishing.
- Urvantsev, N.N. 1935. *Avtotransport v bor'be za osvoenie Arktiki* [Mechanical Transport in the Campaign for Reclaiming the Arctic]. Moscow: Zhurgazob'edinenie.
- Urvantsev, N.N. 1937. *Bezдорozhnyi mekhanicheskii transport v osvoenii Sovetskoi Arktiki* [All-Terrain Vehicles in Reclaiming the Arctic]. *Sovetskaia Arktika* 3: 28–35.
- Vazhnov, M.Ya. 2011. *Noril'sk-geologiiia* [Noril'sk Geology]. Moscow: IP Prosekov.