



Рец. на кн.: ВАЛЕРИЯ ВАСИЛЬЕВА, КСЕНИЯ ГАВРИЛОВА (ред.).
СЕВЕРНЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ РОССИИ.

М.: НЛО, 2023. 672 с.

Елена Кэмпбелл

Университет Вашингтона

1410 NE Кампус Парквэй, Сиэтл, США

eicampb@uw.edu

Аннотация: Что такое Северный морской путь? Для исследования этого вопроса Валерия Васильева и Ксения Гаврилова, редакторы коллективной монографии «Северные морские пути России», пригласили специалистов в области социальной антропологии, истории и экономической географии. Уникальная коллекция интервью, собранных участниками проекта, легшего в основу нескольких глав, — одна из сильных сторон книги, авторы которой убедительно обосновывают свой центральный тезис о «множественности северных путей». Этот вывод бросает вызов устоявшимся образам Северного морского пути в популярном воображении и официальном дискурсе, а также заставляет задуматься о возможностях междисциплинарного подхода и новых направлениях исследований.

Ключевые слова: Северный морской путь, российская Арктика, инфраструктурный подход в социальных и гуманитарных науках, междисциплинарные исследования.

Для ссылок: Кэмпбелл Е. Рец. на кн.: Валерия Васильева, Ксения Гаврилова (ред.). Северные морские пути России. М.: НЛО, 2023. 672 с. // Антропологический форум. 2025. № 64. С. 279–295.

doi: 10.31250/1815-8870-2025-21-64-279-295

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/064/campbell.pdf>

ANTROPOLOGICHESKIJ FORUM, 2025, NO. 64

**A Review of VALERIYA VASILYEVA, KSENIYA GAVRILOVA (eds.),
SEVERNYE MORSKIE PUTI ROSSII
[THE NORTHERN SEA ROUTES OF RUSSIA].**

Moscow: NLO, 2023, 672 pp.

Elena Campbell

University of Washington

1410 NE Campus Pkwy, Seattle, WA, USA

eicampb@uw.edu

Abstract: What is the Northern Sea Route? Valeria Vasilyeva and Ksenia GavriloVA, editors of the collective monograph, *Northern Sea Routes of Russia*, invited specialists in the fields of social anthropology, history, and economic geography to explore this question. A unique collection of interviews conducted by the participants of the research project, which formed the basis of several chapters, is one of the strengths of the book. The authors convincingly prove the book's central argument about the "multiplicity of northern sea routes," thus challenging established images of the Northern Sea Route in contemporary popular imagination and official discourse. This in turn inspires us to think about the possibilities of an interdisciplinary approach and potential new directions of research.

Key words: Northern Sea Route, Russian Arctic, infrastructural approach in social sciences and humanities, interdisciplinary studies.

To cite: Campbell E., 'A Review of Valeriya Vasilyeva, Kseniya GavriloVA (eds.), *Severnye morskije puti Rossii* [The Northern Sea Routes of Russia]. Moscow: NLO, 2023, 672 pp.', *Antropologicheskij forum*, 2025, no. 64, pp. 279–295.

doi: 10.31250/1815-8870-2025-21-64-279-295

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/064/campbell.pdf>



Рец. на кн.: **Валерия Васильева, Ксения Гаврилова (ред.).** *Северные морские пути России.* М.: НЛО, 2023. 672 с.

Что такое Северный морской путь? Для исследования этого вопроса Валерия Васильева и Ксения Гаврилова, редакторы коллективной монографии «Северные морские пути России», пригласили специалистов в области социальной антропологии, истории и экономической географии. Уникальная коллекция интервью, собранных участниками проекта, легшего в основу нескольких глав, — одна из сильных сторон книги, авторы которой убедительно обосновывают свой центральный тезис о «множественности северных путей». Этот вывод бросает вызов устоявшимся образам Северного морского пути в популярном воображении и официальном дискурсе, а также заставляет задуматься о возможности междисциплинарного подхода и новых направлениях исследований.

Ключевые слова: Северный морской путь, российская Арктика, инфраструктурный подход в социальных и гуманитарных науках, междисциплинарные исследования.

Северный морской путь (СМП) — один из крупнейших государственных транспортных проектов в современной России. Его национальная значимость неоднократно подчеркивалась в правительственных документах, а также в публичных выступлениях президента В.В. Путина и других высокопоставленных чиновников¹. Средства массовой информации, обслуживающие правительственную повестку, преподносят читателям и зрителям образ СМП (закрепленный федеральным законом 2012 г.) как «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации», а также востребованного международного логистического маршрута, более безопасного и короткого, чем маршрут через Суэцкий канал. В официальном дискурсе СМП — проект с героической историей российского и советского освоения, впечатляющими достижениями в настоящем и невероятными перспективами развития, что подтверждается сообщениями о росте объемов грузо-

Елена Кэмпбелл

Университет Вашингтона,
Сиэтл, США
eiscampb@uw.edu

¹ См., например: Стратегия развития арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (2020), План развития СМП до 2035 г. (2022), Морская доктрина РФ (2022), а также послание В.В. Путина Федеральному собранию (2024) и выступления на Международном арктическом форуме (2019), Петербургском международном экономическом форуме (2024) и Восточном экономическом форуме (2024).

потока, превысивших советские рекордные показатели, об активном строительстве новых портов, ледоколов, судоверфей, железных дорог, а также о развитии проектов добычи углеводородов вдоль СМП¹. СМП — это также предмет внимания исследователей, которые изучают морскую логистику, особенности судоходства, правовой режим, экономический потенциал, международные отношения, проблемы безопасности и экологии, а также историю освоения Арктики.

Что же такое СМП? Для исследования этого вопроса Валерия Васильева и Ксения Гаврилова, редакторы рецензируемой коллективной монографии «Северные морские пути России», собрали впечатляющий состав авторов — специалистов в области социальной антропологии, истории и экономической географии. Как заявлено в названии книги, авторы предлагают новое понимание Северного морского пути как «северных морских путей — феноменов, сущностно разных для различных аудиторий, исторических эпох, социальных ситуаций и научных дисциплин» (С. 665). В то же время, как указывает Николай Вахтин в заключении, «Севморпуть никогда не бывает абсолютно новым. Любая эпоха и любая социальная группа, связанная с СМП, использует в качестве “сырья” для собственных практик и дискурсов некогда актуальные образы, функции, географические и политические конфигурации, привнося в них новые акценты» (С. 665). Этот вывод бросает вызов устоявшимся образам СМП в популярном воображении и официальном дискурсе, а также заставляет задуматься о возможностях междисциплинарного подхода и новых направлениях исследований.

В основе книги — проект, задуманный в 2016 г. и осуществленный силами сотрудников Лаборатории исторической географии и регионалистики Тюменского государственного университета и Центра социальных исследований Севера Европейского университета в Санкт-Петербурге при участии Института регионального консалтинга в Москве в 2016–2019 гг. Последующая серия семинаров привлекла новых авторов, которые также присоединились к исследованию под руководством Николая Вахтина, Валерии Васильевой и Ксении Гавриловой.

С точки зрения редакторов книги Васильевой и Гавриловой, СМП представляет собой «сущностно разные феномены» для истории, социальной антропологии и экономической географии, а выбранный ими принцип междисциплинарности выражается «не столько в намеренном отказе от навязывания материалу одной базовой оптики, сколько в решении представить введение

¹ См., например: [Адамчук 2019; Дорохова, Ганжур 2024; Северный морской путь 2024] и др. Анализ официального дискурса о СМП см.: [Гаврилова 2020].

в виде методологического и концептуального диалога» (С. 26). Таким образом, введение состоит из трех отдельных разделов, каждый из которых отвечает на вопрос: что такое Северный морской путь с позиций разных дисциплин? Как объясняют Васильева и Гаврилова (которые также являются авторами первого раздела введения), при осмыслении феномена СМП участники исходного исследовательского проекта вдохновлялись социальными исследованиями инфраструктур, которые стали особенно популярны среди антропологов в 2010-е гг. (С. 27). Описывая этот подход в разделе «Взгляд антрополога», Васильева и Гаврилова трактуют «инфраструктуру» расширительно: это понятие обозначает разнообразные явления, включающие людей, практики, пространства и объекты (С. 27–28). Социотехническая природа инфраструктуры, а также ее тесная связь с государственной властью позволяют антропологам изучать устройство социальной и политической реальности (С. 28–29). Исследователи рассматривают практики использования инфраструктуры, а также официальный дискурс и представления профессиональных и локальных сообществ о той инфраструктуре, с которой те имеют дело (С. 28–30).

Соответственно авторов-антропологов интересует СМП как социальный феномен. Васильева и Гаврилова также отмечают, что, в отличие от «твердых» транспортных инфраструктур, особенностью СМП является его «гибкость» и «отсутствие устойчивого, материально выраженного канала перемещения по нему — собственно пути — и невозможность его фиксации». Российское законодательство лишь определяет границы акватории СМП (включающей водное пространство от Карских ворот на западе до Берингова пролива на востоке), в пределах которой действует разрешительный режим судоходства, а маршрут следования выбирается в зависимости от погодных условий и ледовой обстановки. Васильева и Гаврилова обращают внимание на особое значение СМП, который не только обещает блага модерности для населения, но и является важным инструментом государственного управления и утверждения суверенитета России в Арктике (С. 33–34). Таким образом, с точки зрения антропологов, СМП — это инфраструктурный, постоянно модифицируемый государственный проект, который создается практиками его использования и дискурсом (С. 41). В зависимости от пользовательских аудиторий, риторически единый СМП (представленный как «Национальная транспортная коммуникация») оказывается «разными северными морскими путями» (С. 42). Авторы обращают внимание на важный элемент официального дискурса, связанного с СМП, — понятие «опорных точек» — населенных пунктов / портов прибрежной Арктики, которые риторически включаются в инфраструктуру

СМП (С. 30). Именно эти «опорные точки», где СМП соприкасается с береговым гражданским населением, и стали предметом полевых исследований — интервью и наблюдений. Участниками проекта было обследовано 27 населенных пунктов от Мурманска до Владивостока и записано 600 интервью с местными жителями, чиновниками, сотрудниками портов и капитанами судов, экспертами, работниками транспортных и торговых компаний, а также владельцами малого бизнеса (С. 11–12).

Раздел введения «Взгляд историка», написанный Михаилом Агаповым, содержит несколько важных историографических замечаний. Так, Агапов справедливо критикует такие элементы «историографического канона» (сформировавшегося под влиянием четырехтомной «Истории открытия и освоения Северного морского пути» [Гаккель и др. 1956–1969]), как доминирование национального нарратива и игнорирование интенсивного международного сотрудничества, героизацию участников освоения СМП, жесткое деление истории на дореволюционный и советский периоды, а также представление об истории развития СМП как «поэтапном и целенаправленном решении объективной задачи транспортного освоения северной периферии страны» (С. 45–46). Агапов подчеркивает преемственность эпох в освоении Арктики, а также верно отмечает, что в более широкой исторической перспективе история СМП предстает как череда проектов, «продиктованных актуальной повесткой ситуационных решений» и периодов забвения (С. 49). К этому можно только добавить, что чередование периодов энтузиазма и забвения характерно и для истории освоения российского Севера в целом. Агапов заключает, что история СМП на всех ее этапах «отличалась сложностью, обусловленной разнородным составом участников, конфликтами интересов центра и регионов, а также соотношением пространственных возможностей и инфраструктурных ограничений» (С. 49). В отличие от своих соавторов-антропологов, руководствующихся инфраструктурным подходом, Агапов указывает, что «исторические главы сборника не объединены какой-либо одной теоретико-методологической рамкой. Единственное, что их объединяет — это взгляд снизу на СМП, понимаемый как крупнейший российско-советский модернизационный проект XX века» (С. 50).

Надежда Замятина, автор вводного раздела «Взгляд географа», рассматривает СМП как экономико-географический объект и описывает точку зрения отечественной социально-экономической географии, сформированную под влиянием советского Госплана. Этот взгляд очень похож на взгляд политиков: «И те, и другие интересуются, какую роль эта магистраль играет в экономике страны?» Географы рассматривают СМП как целостную эксплуатируемую транспортную магистраль (от Мурманска

до Камчатки) в контексте всей национальной и международной системы транспортных маршрутов; «для большинства эконом-географов, как и для политиков, Севморпуть — это в первую очередь тоннаж», т.е. показатели грузооборота (С. 55–56, 61). Однако функционально Замятина выделяет три разных СМП: 1) транзитную магистраль между Европой и Азией; 2) маршрут снабжения северных территорий; и 3) модель «ворот в зарубежную Европу / Азию» для вывоза сырья (С. 63–69). Замятина с сожалением отмечает, что, в отличие от антропологии и истории, а также зарубежной географии, в отечественной традиции «география пока по-прежнему не видит человека как субъекта, рассматривая человеческую составляющую объектно: привлечь, разместить, накормить, удержать и т.д. во имя выполнения хозяйственных задач» (С. 58).

Основная часть книги организована вокруг тематических блоков: инфраструктуризация, социальное воображение, локальные сообщества и институциональный контекст функционирования СМП. В разделе «Инфраструктуризация» Михаил Савинов предлагает рассматривать русское восточно-сибирское мореходство XVII в. как социальную и транспортную систему, которая была ориентирована на ресурсное освоение края и пришла в упадок в связи с уменьшением численности пушного зверя и ростом смертности аборигенов (С. 72–73, 97). В следующей главе Михаил Агапов указывает на связь речных путей с СМП и на примере дискуссий между российскими предпринимателями и чиновниками об устройстве пункта вывоза для сибирских экспортных операций второй половины XIX в. — начала 1930-х гг. демонстрирует, как старые проекты получали новую жизнь и новое звучание. Агапов отмечает, что к началу 1930-х гг. СМП воображался как маршрут между Северной Атлантикой и устьями Оби и Енисея (С. 141), и критикует популярный тезис о «естественности» СМП, развитие которого, как он подчеркивает, было невозможно без создания инфраструктуры при участии государства. О недостаточности самого по себе фактора удобного географического положения для устойчивого социально-экономического развития пишет и Замятина, автор последней главы этого раздела, демонстрируя, как выгодность географического положения может устареть по мере развития технологий, а порт, основанный на транспортных путях, потерять свое экономическое значение. Примером тому служит история развития Игарки, типичная и для большинства других ключевых городов-портов «советского СМП». Игарка, возникшая в 1930-е гг. как первый город-порт, обслуживавший регулярный экспорт сырья по СМП, и как «витрина» советского освоения Севера, в начале 2000-х пережила тяжелый социальный и экономический кризис — почти полный развал инфра-

структуры и существенное сокращение численности населения (С. 150–151, 160), а на «новом нефтяном витке освоения» осталась почти не задействованной (С. 168). Экономико-географическую логику такого упадка Замятина объясняет зависимостью выгодного географического положения от используемых технологий транспортировки, а также узкой экспортной специализацией и упущенной возможностью многопрофильного развития (С. 151). Особенности СМП она рассматривает по аналогии с экономикой Европы и Евразии более ранних эпох, когда транспортные связи между странами были сравнительно слабыми. В этом контексте перевалочные пункты СМП (включая Игарку), жизнедеятельность которых поддерживалась преимущественно экспортом природных ресурсов, — это города «караванного» типа, «без собственной воли к жизни», чья судьба зависела от положения на тех или иных транспортных путях (С. 154–155). Однако утрачивать свой потенциал развития Игарка стала уже в 1970-е гг., т.е. в ее же «золотой век», когда в погоне за валовыми показателями развитие шло не «столько качественно, сколько количественно», а Игарка превратилась в монопрофильный город (С. 172–175).

Как рядовые жители городов и поселков «советского СМП» представляют его географию и современное развитие? На этот вопрос отвечает глава Валерии Васильевой, открывающая раздел «Социальное воображение СМП». Опираясь на материалы современных картографических репрезентаций СМП, а также интервью с жителями Амдермы, Диксона, Тикси, Певека и Провидения, Васильева выделяет следующие доминирующие элементы социального образа СМП: представление о СМП как о реальной дороге, проходящей с запада на восток (с размытыми концами), или трассе, аналогичной железным дорогам, автодорогам и трубопроводному транспорту и интегрирующей береговые поселки (С. 196–197, 203, 207, 217). Такой образ, по мнению Васильевой, помогает жителям объяснять наблюдаемое ими отсутствие арктических перевозок в своих населенных пунктах, которые в советское время воображались как «ворота Арктики». Они объясняют отсутствие улучшений не изменением значения их поселения для СМП, а его удаленностью от трассы, т.е. тем, что путь «прошел мимо» (С. 199–200). Васильева делает вывод, что жители различных поселков «советского СМП» сегодня ощущают близость друг к другу не благодаря «соединенности инфраструктурой», а благодаря «схождению проживаемого опыта и актуальных моделей воображения» (С. 218). Она также подчеркивает, что «географический и символический объем СМП-идентичности жителей “опорных точек”, как и степень ее актуальности, различается для разных информантов и не позволяет обобщенно говорить о локальных вариациях

СМП-идентичности». Представления же локальных сообществ о СМП — это не просто отражение или осмысление внешней реальности, а «креативная сила, которая перерабатывает опыт, практики и публичный дискурс настоящего и советской эпохи в многослойный нарратив» (С. 189, 220).

Анализу массового воображения и нарративов о СМП советского периода посвящены три следующие главы раздела. В центре внимания Федора Корандея — СМП в биографиях советских поэтов и их стихах, которые, как он показывает, были частью санкционированной сверху «репрезентационной кампании» освоения советского Севера и инструментом «строительства новой советской территориальности» (С. 224, 239). В этой кампании участвовали столичные, сибирские и иностранные журналисты и литераторы, а также поэты, которые совмещали литературную деятельность с морскими профессиями и чьи произведения не относились к советскому «поэтическому канону».

Тему советской пропаганды вокруг СМП продолжает Николай Вахтин, который на примере анализа содержания и языка статей журнала «Советская Арктика» дает блестящий образец критики исторического источника. Журнал издавался Главным Управлением СМП (ГУ СМП) в Москве в 1935–1941 гг., и его чтение, как и в случае других документов советской эпохи, требует «двойной оптики». Статьи журнала, как демонстрирует Вахтин, были «построены по классической для того времени риторической схеме: вначале в лозунговой стилистике описываются «выдающиеся успехи», затем под видом критики «отдельных недостатков» объясняется, как обстоят дела на самом деле» (С. 263). Вахтин отмечает, что к концу 1937 г. в развитии СМП возник кризис, в то время как критические статьи журнала все более начинали походить на доносы (С. 269, 275). Те, кто работал в Арктике, и те, кто публиковался в «Советской Арктике», не избежали репрессий: всего было репрессировано 673 руководящих работника Главсевморпути (С. 270, сн. 1; 280). При этом «физическая реальность развития» СМП не только все больше расходилась с ее словесным описанием, но и подчинялась этой «дискурсивной реальности» (С. 276). Вахтин характеризует язык «Советской Арктики» как «тоталитарный дискурс», в рамках которого «даже серьезные профессиональные обсуждения страдают от того, что говорить можно не все» (С. 297). Таким образом, журнал — это источник, который позволяет увидеть «логику крупных поворотов арктической политики 1930-х годов»: неспособность совершить «психологический переход» от «героических побед» к «нормальной эксплуатации» и «рутинным рейсам», разрыв между взглядом из центра, где СМП воспринимался как цельная транспортная

артерия, и локальным восприятием СМП как состоящего из двух частей (западной и восточной), а также «постепенное осознание того, что СМП — это не морская “магистраль”», а «сложное хозяйство, важнейшая часть которого находится на суше» (С. 290–295). В то же время «Советская Арктика», как показывает Вахтин, это и важный источник для изучения методов советской пропаганды 1930-х гг.

Анализу раннесоветской государственной риторики о СМП посвящена и глава Игоря Стася, который, опираясь на статьи той же «Советской Арктики», а также другие материалы прессы и делопроизводственные документы Комсеверпути и ГУ СМП, показывает, как в 1930-е гг. «нарратив о СМП постепенно интегрировался с колониальным дискурсом, конструировавшим тот образ коренного населения, который мог бы оправдать промышленную экспансию на Крайний Север» (С. 303–304). Отмечая, что в «раннесоветскую эпоху арктический колониальный дискурс не был единым», Стась уделяет особое внимание взглядам советских технократов, влияние которых существенно усилилось, когда после ликвидации Комитета Севера в 1935 г. ГУ СМП (созданное тремя годами раньше) взяло в свои руки национальную политику на Крайнем Севере, а СМП был объявлен «главной транспортной системой» для переустройства жизни коренного населения на социалистических началах (С. 305, 326, 329, 342). «Хозяйственный подход» в национальной политике, которому следовали технократы, предполагал седентаризацию, пролетаризацию и привлечение коренных северян к работе на объектах СМП. Но, несмотря на «триумф» технократов, «дискурс не всегда соотносился с реальностью» и обещанный ГУ СМП образ будущего для коренных народов так и остался «словами» (С. 343).

Третий раздел книги объединяет главы, посвященные изучению локальных сообществ «советского СМП». Ксения Гаврилова описывает «опустевшую и разрушающуюся» Амдерму и анализирует рассказы жителей этого поселка, который в советское время был одной из важнейших точек трассы СМП, а в современной федеральной стратегии развития арктической зоны РФ риторически связывается с «существующими или только проектируемыми транспортными инфраструктурами» (С. 361). В условиях нынешнего упадка Амдермы и отсутствия реальных действий по реконструкции инфраструктуры и позитивных изменений в жизни поселка местные жители с ностальгией вспоминают советское время, когда Амдерма была одним из «великих портов» СМП, и надеются на государство в развитии СМП и поселка (С. 362, 393–394, 396, 402). Елена Лярская, автор следующей главы, отвечает на вопрос о том, как выглядит СМП с точки зрения жителей приморских арктических поселков

Инди́ги и Сея́хи, которые возникли в 1930-е гг. в результате советской модернизации, но при этом не были «опорными точками» «советского СМП». Хотя Инди́га законодательно и не входит в акваторию СМП, планы ее развития фигурируют в современном официальном арктическом дискурсе, в то время как Сея́ха, законодательно отнесенная к СМП и расположенная на одном из самых оживленных участков современного Севморпути, практически отсутствует в новостной повестке (С. 407–408). После распада СССР Инди́га и Сея́ха, как и другие арктические поселки, пришли в упадок. Планы построить порт в Инди́ге и инфраструктурные проекты СМП, осуществляемые по соседству с Сея́хой, не повлияли на развитие поселков, жители которых, в отличие, например, от случая Амдермы, описанного Гавриловой, не надеются на позитивную роль СМП в развитии их поселков. В их представлении СМП находится от них «далеко». В то же время некоторые жители обеспокоены возможными негативными последствиями современных инфраструктурных проектов СМП для экологической обстановки, а также для доступа к «традиционным» ресурсам и землям, которые они считают своими (С. 421, 448). В последней главе этого раздела Владимир Давыдов обращает внимание на неожиданные последствия увеличения международных перевозок по СМП, такие как использование жителями Таймыра отработанных контейнеров — так называемую контейнеризацию, которая стала заметной частью местного ландшафта и одним из важных локальных способов освоения пространства (С. 452, 456).

Последний раздел книги посвящен институциональному контексту функционирования СМП. Анализируя историю становления и трансформации центральных и региональных государственных учреждений, управлявших СМП в 1920-х — начале 1930-х гг., Павел Филин делает вывод о преемственности (территориальной и функциональной) Комитета Северного морского пути, появившегося в годы Гражданской войны при правительстве А.В. Колчака, и последующих советских Комитетов, созданных большевиками для организации торгово-транспортных операций (С. 486–487). В то же время Главсевморпуть, созданный в 1932 г., по мнению Филина, существенно отличался от этих институтов тем, что первоначально был нацелен на решение стратегической задачи обеспечения транспортной связности государства, а также получал огромную финансовую поддержку государства (С. 508). Маргарита Емелина описывает структуру и историю функционирования местного органа Главсевморпути — его Ленинградского территориального управления. С 1933 по 1938 г. это учреждение занималось вопросами проведения Карско-Ленских товарообменных операций и работы ледокольного флота, а также другими

задачами, которые ставились в то время перед многими советскими организациями (С. 510, 531). В работе Ленинградского управления участвовали «бывшие офицеры и полярные капитаны, которые служили еще прежнему правительству», что подтверждает тезисы Агапова и Филина о преемственности эпох в освоении Арктики в раннесоветский период. Емелина также упоминает о репрессиях, которые затронули Лентеруправление, но указывает, что «не они привели к ликвидации организации», а «структурные изменения, характерные для многих учреждений ГУ СМП в то время» (С. 544).

Глава, написанная Анастасией Карасевой, посвящена сотрудникам морского и наземного спасения человеческой жизни в Арктике, их профессиональной культуре и взглядам на СМП. Анализируя экспертные интервью, а также историю институтов спасения, Карасева приходит к нескольким интересным выводам: в отличие от спасения на суше (силами МЧС), морское спасение (силами морских спасательно-координационных центров и подцентров, МСК/ПЦ) имеет глобальный характер с юридической и практической точки зрения (С. 558). В рассказах морских и наземных спасателей «люди как объекты спасения занимают не очень много места», и техноцентризм, хотя и разной природы, — характерная черта профессионального дискурса спасателей (С. 564–567). С точки зрения спасателей, частные лица, рыбаки-любители и туристы негласно считаются «неправильными спасаемыми», в отличие, например, от пострадавших с судов торгового или рыболовного флота, «которые пользуются большим сочувствием» (С. 570–571). «Безопасность мореплавания в Арктике — область успешной международной кооперации», — указывает Карасева, а ее респонденты скептически оценивают необходимость в новых точках спасения, которые появились вследствие усиленного внимания российского правительства к региону (С. 579).

Завершает раздел Александр Пилясов, который на основании анализа современных ресурсных проектов и стратегических документов по развитию Арктики формулирует тезис о появлении в последние десятилетия нового технологическо-хозяйственного уклада и революционной смене парадигмы использования СМП. Эта новая парадигма, вызванная изменениями климата и развитием технологий, характеризуется вниманием к водным и воздушным средам, мобильностью, автономностью и гибкостью. На практике такой подход выражается в переходе от сухопутной (индустриальной) техники освоения природных ресурсов Арктики (с юга) к морской (с Северного морского пути), в отсутствии контакта с сушей, в превращении водной среды в основную сферу хозяйственной активности, в цифровизации и появлении проектов нового типа, таких как плавание

заводы и атомные станции, а также в вахтовом методе работы. По мнению Пилясова, СМП — «опорная инфраструктура» этого технологического уклада Российской Арктики, отражающего дух новой эпохи (С. 585).

Модель, описанная Пилясовым, возможно, отчасти объясняет отсутствие позитивных перемен в жизни жителей «опорных точек советского СМП», а также их взгляд на современный СМП как на «далекий» от них проект. Как убедительно демонстрируют авторы сборника, «в то время, как официальный дискурс развивал идею СМП как ключевого проекта в Арктике, жители большинства арктических портов на момент исследования в 2017–2019 гг. не ощущали практической интегрированности в СМП», который не отвечал местным потребностям (С. 40). По мнению Лярской, для того чтобы «сообщество соотносило себя с инфраструктурным проектом, недостаточно ни географического положения на территории, где он развивается, ни риторического включения локальности в проект» (С. 448). Более того, глава Замятиной напоминает о возможных негативных социально-экономических последствиях такой модели развития, которая ориентирована на немедленное повышение объемов экспорта в ущерб инвестициям в долгосрочное устойчивое развитие (С. 182). Учитывая внимание авторов сборника к институциональному контексту СМП, возникает вопрос, что понимается под «устойчивым» развитием СМП и какова роль институтов в обеспечении такого развития и доверия населения обещаниям властей?

Уникальная коллекция интервью, собранных авторами, — одно из главных достижений проекта. Истории, рассказанные респондентами, не только иллюстрируют тезис о расхождении между официальным дискурсом о СМП и представлениями о нем среди обычных жителей арктических поселков, но и оживляют и очеловечивают нарративы исследователей. Хотя, как заметил Вахтин, социальные антропологи и географы изучают современность, они имеют дело с «ускользающей натурой» (С. 662). Таким образом, собранные ими материалы становятся ценным источником для будущих историков. Авторы книги не дают прогнозов относительно будущего развития проекта СМП, но их работа позволяет подумать о возможных дальнейших направлениях исследования.

Например, что такое СМП в восприятии различных групп населения таких «старых» северных портов, как Мурманск, Архангельск, Владивосток, Ленинград / Санкт-Петербург (который, как пишет Емелина, исторически связан с развитием СМП), а также, если выйти за рамки российской перспективы рецензируемой книги, Шанхай и Нинбо — конечные точки нового

маршрута «Арктический экспресс № 1», включенного в российско-китайский проект «Ледового шелкового пути»?

Официальный дискурс о СМП тесно связан с дискурсом об арктической зоне РФ, границы и особый статус которой определены российским законодательством. Учитывая преимущества, связанные с особым статусом этих образований, и их ключевое место в федеральной повестке, неудивительно, что время от времени появляются проекты расширения официальных границ СМП (проект «Северного морского транзитного коридора» или «Большого Севморпути») и арктической зоны за счет включения новых портов и территорий. Можно ли рассуждать об иерархии портов и регионов, связанных с СМП? Очень интересна тема политики «расширения» арктической зоны и СМП в контексте регионального развития.

Опираясь на верное замечание Стася о том, что коренные народы не были «безмолвствующими жертвами промышленного освоения» и «в некоторых ситуациях могли становиться активными агентами» (С. 306), можно задать следующие вопросы: какова роль и взгляды представителей коренных народов Севера и Дальнего Востока на развитие СМП и связанных с ним проектов в прошлом и настоящем? Что представляли собой морские практики коренного населения на Северо-Востоке Евразии, где в XVII в. возникла и пришла в упадок имперская система мореплавания, описанная Савиновым? Были ли в Сибири фигуры, подобные, например, Тыко (Илье Константиновичу) Вылке (1886–1960), который в 1924 г. стал председателем Новоземельского островного совета? Интересно узнать и историю «эскимоса Таяна», чье письмо упоминает Стась (С. 336). Хотя, как пишет Корандей, среди авторов о СМП было «крайне мало» представителей коренных народов (С. 231), необходимо отметить, что именно литераторы из их среды в конце 1980-х — начале 1990-х гг. стали публичными критиками последствий советской индустриализации Севера и способствовали развитию общественного движения среди коренных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока¹. Наконец, исследование развития и представлений о СМП с учетом гендерного, военно-стратегического и пограничного аспектов и в связи с историей ГУЛАГа также позволит увеличить разнообразие голосов и участников, имеющих отношение к функционированию этого инфраструктурного проекта.

Некоторые авторы книги обращают внимание на сходство российских проектов развития и дискурса о СМП с опытом других

¹ См., например, интервью с Владимиром Санги, сахалинским писателем и первым президентом Ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ: [Санги 2015].

стран. Например, Корандей отмечает, что «превращение поэзии в бустерский институт национального масштаба — не исключительно советский опыт», который он сравнивает с участием «поэтов в освоении американского Запада» в XIX–XX вв. (С. 227). Гаврилова сопоставляет ностальгические нарративы об Амдерме с постиндустриальными ностальгическими нарративами в странах Восточной Европы (С. 364–366). Замятин в главе об Игарке приводит пример американского города Серкл, «Парижа Аляски», возникшего в конце XIX в. в связи с открытием золота в бассейне реки Юкон и стремительно угасшего спустя лишь несколько лет, когда началась золотая лихорадка на Клондайке (С. 165–166). Развивая этот перспективный подход, может быть продуктивным помещение будущих исследований СМП также в сравнительный циркумполярный и общероссийский контексты.

На мой взгляд, многие главы книги выиграли бы от более активного диалога их авторов с другими исследователями российских инфраструктурных проектов, СМП, а также Арктики и смежных тем¹. У историков СМП есть прекрасная возможность вступить в продуктивную дискуссию с исследователями, работающими в таких областях, как морская, региональная, имперская, экологическая, технологическая история, и развивающими «пространственный поворот» в историографии. Нисколько не умаляя ценности полевых исследований, составляющих основу нескольких глав, необходимо заметить, что, несмотря на указанный Пилясовым «поворот к морю» в современном развитии СМП, авторам пришлось проводить свои исследования «на берегу» «ввиду отсутствия пассажирских перевозок по Севморпути и жесткого режима регуляции доступа на суда, следующие по трассе» (С. 36, сн. 1). Это не значит, что в публичном дискурсе отсутствуют репортажи с ледоколов и трассы СМП, сделанные журналистами, обслуживающими официальную повестку. Хочется надеяться, что в будущем у исследователей в области социальных и гуманитарных наук появится возможность изучать СМП «с моря» и «льдов» российской Арктики. Пока же исследователям СМП можно задуматься об аналитической ценности «океанского поворота» (*oceanic turn*), помещающего океаны и моря в центр исследований общества, экономики, культуры и политики². Такой подход ставит вопросы об особенностях прибрежных сообществ,

¹ Особо стоит отметить [Schweitzer et al. 2017; Povoroznyuk 2019; Schweitzer, Povoroznyuk 2022] и другие работы этих авторов, а также книгу [Nielsen, Okhuizen 2022], авторы которой попытались представить историю СМП в контексте мировой морской истории, не вписывающейся в «историографический канон», критикуемый Агаповым.

² Например, работы географа Филиппа Стейнберга: [Steinberg 2001; Steinberg et al. 2015], а также историков: [Armitage et al. 2018].

а также о роли транснациональных и трансрегиональных морских связей. Одновременно стоит обратить внимание на то, как «терроцентричная» (*terracentric*) парадигма мышления, характерная для социальных наук, а также практик современного государства, влияет на восприятие, освоение и изучение морских пространств и прибрежных сообществ Арктики.

Анализ ностальгических нарративов в главе Гавриловой, упоминания Замятиной и Корандея об использовании истории Игарки в качестве ресурса, «позволяющего решать проблемы депрессивного города» (С. 168–169, 223), а также частые ссылки на историю в официальном дискурсе дают богатый материал для дальнейшего изучения СМП в контексте политики памяти. Такие исследования могли бы расширить современные научные представления о географии, целях и сюжетах нарративов о прошлом и практиках их политического использования в регионах России¹.

Еще одна сильная сторона рецензируемой книги — удачное объединение антропологии, истории и географии для поиска ответа на главный вопрос книги о том, что же такое СМП. Для интеграции этих дисциплин есть все основания. Исследователи, работающие в рамках этих дисциплин, используют дискурс-анализ и интересуются изучением социального воображения и конструирования пространства. Авторы антропологических и географических статей помещают свои исследования в исторический контекст, а также опираются на работы историков (Фернан Бродель, Фритьоф Шенк и др.), в то время как историки ссылаются на работы антропологов (Николай Ссорин-Чайков, Брайан Ларкин и др.) и вместе со своими соавторами — антропологами и географами изучают проблему производства пространства, интегрируя идеи философа и социолога Анри Лефевра, а также используют материалы полевых исследований наряду с другими источниками, традиционными для их дисциплин.

Растущий среди антропологов, лингвистов, литературоведов, исследователей медиа и историков интерес к инфраструктуре не только как к объекту изучения, но и как к подходу позволяет говорить о формировании инфраструктурных исследований как междисциплинарной исследовательской области². Инфраструктурный подход, к которому авторы книги, опирающиеся на антропологическое исследование инфраструктур, апеллируют наиболее последовательно, дает возможность для дальнейших междисциплинарных исследований СМП. Расширив

¹ См.: [Миллер и др. 2023].

² См., например: [Pinnix et al. 2023; Laak 2023; Bridges 2023].

дисциплинарные рамки инфраструктурной оптики, будущие исследователи смогут внести важный и своевременный вклад в дискуссию об аналитической ценности «инфраструктурного поворота» в социальных и гуманитарных исследованиях. Таким образом, авторский коллектив не только убедительно обосновал основной тезис книги о «множественности северных путей», но и продемонстрировал потенциал междисциплинарного сотрудничества.

Источники

- Адамчук О. Роман Троценко начал проектировать порт «Индига» // Ведомости. 2019, 5 сент. <<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/05/810514-trotsenko-indiga>>.
- Дорохова И., Ганжур О. Путь и попутчики: Китай заинтересован в развитии Севморпути // 2024, 19 июня. <<https://strana-rosatom.ru/2024/06/19/put-i-poputchiki-kitaj-zainteresova/>>.
- Санги В. Не бояться идти против ветра // Мир коренных народов — живая Арктика. 2015. № 31. С. 16–21. <<https://raipon.info/upload/iblock/298/2988bb54b27e05a9b26ae9f86f0d63d5.pdf>>.
- Северный морской путь 2050 — тихая гавань глобальной логистики // Росконгресс. 2024, 19 сент. <<https://roscongress.org/materials/severnuy-morskoy-put-2050-tikhaya-gavan-globalnoy-logistiki/>>.

Библиография

- Гаврилова К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 62–75. doi: 10.17223/2312461X/29/5.
- Гаккель Я.Я., Окладников А.П., Черненко М.Б. История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 т. М.: Морской транспорт, 1956–1969.
- Миллер А.И., Малинова О.Ю., Ефременко Д.В. (ред.). Политика памяти в России: региональное измерение. М.: Ин-т научной информации по общественным наукам РАН, 2023. 471 с.
- Armitage D., Bashford A., Sivasundaram S. (eds.). *Oceanic Histories*. Cambridge: Cambridge University Press, 2018. 340 p.
- Bridges M. The Infrastructural Turn in Historical Scholarship // *Modern American History*. 2023. No. 6. P. 103–120. doi: 10.1017/mah.2023.2.
- Nielsen J.P., Okhuizen E. (eds.). *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden: Brill, 2022. 500 p.
- Pinnix A., Volmar A., Fernando E., Binder N. (eds.). *Rethinking Infrastructure Across the Humanities*. Bielefeld: transcript Verlag, 2023. 275 p.
- Povoroznyuk O. The Baikal-Amur Mainline: Memories and Emotions of a Socialist Construction Project // *Sibirica: The Journal of Siberian Studies*. 2019. Vol. 18. No. 1. P. 22–52.

- Schweitzer P., Povoroznyuk O. Infrastructural Legacies and Post-Soviet Transformations in Northern Sakha (Yakutiya), Russia // *Journal of Environmental Policy & Planning*. 2022. Vol. 24. No. 3. P. 297–308.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S. Beyond Wilderness: Toward an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North // *Polar Journal*. 2017. Vol. 7. No. 1. P. 58–85.
- Steinberg P.E. *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001. 239 p.
- Steinberg P., Tasch J., Gerhardt H. (eds.). *Contesting the Arctic: Politics and Imaginaries in the Circumpolar North*. London: I.B. Tauris, 2015. 224 p.
- van Laak D. *Lifelines of Our Society: A Global History of Infrastructure* / Trans. by E. Butler. Boston: The MIT Press, 2023. 332 p.

Елена Кэмпбелл

**A Review of Valeriya Vasilyeva, Kseniya Gavrilova (eds.),
Severnye morskije puti Rossii [The Northern Sea Routes of Russia].
Moscow: NLO, 2023, 672 pp.**

Elena Campbell

University of Washington
1410 NE Campus Pkwy, Seattle, WA, USA
eicampb@uw.edu

What is the Northern Sea Route? Valeria Vasilyeva and Ksenia Gavrilova, editors of the collective monograph, *Northern Sea Routes of Russia*, invited specialists in the fields of social anthropology, history, and economic geography to explore this question. A unique collection of interviews conducted by the participants of the research project, which formed the basis of several chapters, is one of the strengths of the book. The authors convincingly prove the book's central argument about the "multiplicity of northern sea routes," thus challenging established images of the Northern Sea Route in contemporary popular imagination and official discourse. This in turn inspires us to think about the possibilities of an interdisciplinary approach and potential new directions of research.

Keywords: Northern Sea Route, Russian Arctic, infrastructural approach in social sciences and humanities, interdisciplinary studies.

References

- Armitage D., Bashford A., Sivasundaram S. (eds.), *Oceanic Histories*. Cambridge: Cambridge University Press, 2018, 340 pp.

- Bridges M., 'The Infrastructural Turn in Historical Scholarship', *Modern American History*, 2023, no. 6, pp. 103–120. doi: 10.1017/mah.2023.2.
- Gakkel Ya. Ya., Okladnikov A. P., Chernenko M. B., *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti* [History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route]: in 4 vols. Moscow: Morskoy transport, 1956–1969. (In Russian).
- Gavrilova K. A., 'Severnnyy morskoy put v ofitsialnom rossiyskom diskurse: strategii opredeleniya funktsionalnykh i geograficheskikh granits' [The Northern Sea Route in Russian Official Discourse: Strategies for Determining Functional and Geographical Boundaries], *Sibirskie istoricheskie issledovaniya*, 2020, no. 3, pp. 62–75. (In Russian). doi: 10.17223/2312461X/29/5.
- Miller A. I., Malinova O. Yu., Efremenko D. V. (eds.). *Politika pamyati v Rossii: regionalnoe izmerenie* [The Politics of Memory in Russia: The Regional Dimension]. Moscow: Institute of Scientific Information on Social Sciences RAS Press, 2023, 471 pp. (In Russian).
- Nielsen J. P., Okhuizen E. (eds.), *From Northeast Passage to Northern Sea Route: A History of the Waterway North of Eurasia*. Leiden: Brill, 2022, 500 pp.
- Pinnix A., Volmar A., Fernando E., Binder N. (eds.), *Rethinking Infrastructure across the Humanities*. Bielefeld: transcript Verlag, 2023, 275 pp.
- Povoroznyuk O., 'The Baikal-Amur Mainline: Memories and Emotions of a Socialist Construction Project', *Sibirica: The Journal of Siberian Studies*, 2019, vol. 18, no. 1, pp. 22–52.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., 'Infrastructural Legacies and post-Soviet Transformations in Northern Sakha (Yakutiya), Russia', *Journal of Environmental Policy & Planning*, 2022, vol. 24, no. 3, pp. 297–308.
- Schweitzer P., Povoroznyuk O., Schiesser S., 'Beyond Wilderness: Toward an Anthropology of Infrastructure and the Built Environment in the Russian North', *Polar Journal*, 2017, vol. 7, no. 1, pp. 58–85.
- Steinberg P. E., *The Social Construction of the Ocean*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001, 239 pp.
- Steinberg P., Tasch J., Gerhardt H. (eds.), *Contesting the Arctic: Politics and Imaginaries in the Circumpolar North*. London: I. B. Tauris, 2015, 224 pp.
- van Laak D., *Lifelines of Our Society: A Global History of Infrastructure*, trans. by E. Butler. Boston: MIT Press, 2023, 332 pp.