

В. Н. Давыдов

КОНТЕЙНЕРИЗАЦИЯ АРКТИКИ: МОБИЛЬНЫЕ МОДУЛИ ОСВОЕНИЯ ПРОСТРАНСТВА НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ*

АННОТАЦИЯ. Металлический контейнер был спроектирован для рационализации транспортировки грузов. В Арктике он превратился в универсальный модуль освоения пространства. Когда он устанавливается в конкретном месте, то может применяться в качестве стационарной постройки, а также использоваться как место для хранения вещей, техники, продуктов питания и помещения для временного пребывания. На примере полевых исследований на Таймыре и Чукотке рассматриваются способы использования металлического контейнера в хозяйстве местных жителей в условиях относительной удаленности от центров распределения ресурсов. В условиях Крайнего Севера он постепенно превращается в доминирующий модуль, заменяющий и вытесняющий самодельные постройки. Особые свойства, устойчивость к деформациям, мобильность, возможность использования для решения широкого спектра повседневных задач — все это делает его востребованным элементом хозяйственных практик местного и приезжего населения. Опираясь на предложенную Дж. Урри концепцию офшоризации, автор рассматривает, каким образом неформальная экономика проникает на сушу, оказывая воздействие на стратегии использования пространства и материальность в Арктике. Сделан вывод, что в освоении северных территорий человеком важную роль сыграло креативное использование модульных систем, включающих комплексы как материальных объектов кочевников, так и инновационных мобильных модулей, позволяющих более эффективно использовать ресурсы в суровых природно-климатических условиях.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Арктика, Чукотка, Таймыр, удаленность, инфраструктура, мобильность, подсобные помещения

УДК 397.4(571.511)

DOI 10.31250/2618-8619-2020-3(9)-121-129

ДАВЫДОВ ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ — к.с.н., PhD in Anthropology, заместитель директора по научной работе, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Россия, Санкт-Петербург)

E-mail: davydov.kunstkamera@gmail.com

* Исследование проведено при финансовой поддержке Российского научного фонда (грант № 18-18-00309 «Энергия Арктики и Сибири: использование ресурсов в контексте социально-экономических и экологических изменений»).

В арктических поселениях бросается в глаза большое количество металлических предметов — скопления пустых топливных бочек, остатки конструкций и трубы, детали заброшенной техники, а также металлические контейнеры. С точки зрения стороннего наблюдателя все это многообразие материальных объектов может смотреться как заброшенное и неиспользуемое. Тем не менее остатки старых конструкций и их детали часто находят применение в хозяйстве местных жителей. Для быта жителей северных сел и поселков характерна модульность. Перемещения арктических кочевников основаны на использовании мобильных модулей, позволяющих более эффективно осваивать имеющиеся ресурсы (Головнёв 2017: 10–11).

Зачастую жителями Севера применяются однотипные стратегии. С помощью водного транспорта происходит процесс заполнения пространства металлическими модулями — контейнерами. Его можно обозначить как контейнеризацию Арктики. В некоторых местах, особенно вблизи портов, наблюдаются скопления этого ключевого элемента морских грузоперевозок. На сегодняшний день металлический контейнер превратился в универсальный модуль освоения пространства в Арктике. Контейнер используется повсеместно, однако в северных условиях он становится одним из важнейших компонентов практик освоения пространства.

Контейнер обладает рядом характеристик, которые повлияли на скорость его распространения и востребованность в северных широтах. Прежде всего это его гибридная природа — совмещение свойств стационарных и мобильных построек. Когда он устанавливается в конкретном месте, данный модуль может применяться в качестве стационарного и использоваться в качестве как места для хранения вещей, техники и продуктов питания, так и помещения для временного пребывания.

В статье будут рассмотрены способы использования контейнера в хозяйстве местных жителей в Чукотском автономном округе и Долгано-Ненецком муниципальном районе Красноярского края. Автор опирается на материалы полевых исследований в этих районах, проводимых с 2014 г. Их общая продолжительность составляет около 10 месяцев.

КТО И ЗАЧЕМ ИСПОЛЬЗУЕТ КОНТЕЙНЕР НА СЕВЕРЕ?

В селе Хатанга на Таймыре и в пгт. Эгвекинот на Чукотке контейнеры стали обычной частью пейзажа. Местные жители привыкли к ним и не видят в них ничего чуждого. Во многих местах их можно увидеть практически повсеместно, причем контейнеры зачастую образуют скопления, расположенные в непосредственной близости друг от друга и от жилых домов (рис. 1). В Эгвекиноте они образуют ряды с небольшими переулками, напоминающие гаражные кооперативы, и используются жителями местных пятиэтажек вместо подсобных помещений. Контейнер позволяет местным жителям расширить площадь своей хозяйственной деятельности, хранить целый набор предметов и техники за пределами домов или квартир.

Контейнеры используются в качестве дополнения к уже построенным ранее сараям и гаражам, собранным из подручных материалов и остатков старых конструкций. Применяют их не только те, кто непосредственно проживает в поселениях, но и жители отдаленных сел, приезжающие в более крупные населенные пункты время от времени. Они, как правило, используют контейнеры для хранения транспортных средств. Контейнер является частью маскулиного пространства, где жители также нередко занимаются ремонтом техники. Место его расположения нередко определяется обычным правом и часто не закреплено за владельцем юридически. Местные жители хорошо знают, где чей контейнер находится, а сам он и место его расположения ассоциируются с людьми, которые его используют.

На Чукотке и на Таймыре можно наблюдать контейнеры разных размеров. Габариты определяются практической необходимостью. Жители, обладающие большим количеством техники, нуждаются в контейнерах большего объема и большем их количестве. В населенных пунктах поблизости могут располагаться контейнеры, завезенные в разное время. Например, в пгт. Эгвекинот

используются образцы советского периода, изготовленные из металлических направляющих и обшитые досками.

Контейнер позволяет населению северных сел и поселков, которое живет в квартирах и коттеджах, хранить вещи и продукты в замороженном виде, заменяя собой холодильник (Давыдова 2019). Поскольку это не всегда возможно сделать в жилом помещении, он служит расширением пространства, используемого для хранения. Контейнер, кроме того, позволяет обеспечить лучшую сохранность вещей, транспортных средств и продуктов, чем обычные стационарные постройки. Он представляет собой замкнутое пространство, жестко ограничивающее и регламентирующее режим доступа к находящемуся в нем и перевозимому внутри него имуществу. Многие используют его для того, чтобы избежать кражи вещей. Открывается он с одной стороны и легко комбинируется с другими подобными модулями.

Северные сообщества характеризует принцип минимализма — особое отношение к используемым ресурсам (Головнёв и др. 2018). Контейнер полностью соответствует данному принципу, поскольку для его эксплуатации практически не требуется дополнительных ресурсов, а сам он, обладая достаточной степенью прочности, может эксплуатироваться довольно интенсивно.

Контейнер на Таймыре и Чукотке активно используется рыбаками и охотниками. Довольно часто подобный «промысловый контейнер» применяется вместо хозяйственного помещения или балка, располагаясь неподалеку от мест промысла. В этом случае контейнеры могут устанавливаться как группами (например, в месте хранения лодок, моторов и рыболовных снастей у реки), так и в качестве отдельно стоящих мест хранения. В Хатанге контейнер — важная составляющая рыболовного промысла и перемещений по воде: он используется для хранения лодок, рыболовных снастей, моторов и бочек с топливом. На берегу реки контейнер применяется как закрывающееся на замок хранилище, позволяющее рациональнее использовать ресурсы, поскольку дает возможность оставлять имущество в непосредственной близости от мест промысла, а не перевозить его.

КОНТЕЙНЕР КАК СИМВОЛ СВОБОДЫ И МЕЧТА

Для многих жителей Хатанги и Эгвекинота использование контейнера ассоциируется с определенной свободой. Она заключается в том, что контейнер можно поставить практически в любое место. Перемещают его с применением специальной техники — трактора, тягача, бульдозера, имеющейся в распоряжении коммунальных служб или частных владельцев.

Контейнер в Арктике — это гибрид гаража и мобильного модуля. В этом смысле он отличается от обычного стационарного гаража, ориентированного на длительное пребывание в конкретном месте. Контейнер же — это путь к свободе, объект, который можно продать, купить, обменять или переставить на другое место. При этом он обеспечивает высокую степень сохранности оставляемых вещей. Он может использоваться для хранения практически любых материальных объектов — техники, топлива, одежды, продовольствия, инструментов. Климатические условия позволяют применять контейнер в качестве холодильника в течение большей части года. На Чукотке в контейнерах нередко хранят пищевые продукты, мясо, шкуры. Контейнер в повседневных разговорах местного населения зачастую выступает как объект мечты и планирования будущего и ассоциируется с хорошим достатком и достойной жизнью. Он воспринимается местными жителями как обыденная вещь, которая может служить дополнением к используемым ими конструкциям.

Одна из жительниц с. Амгуэма, знаток традиционных технологий, рассказала, что она хотела бы поставить контейнер неподалеку от расположенной на берегу реки Яранги, для того чтобы хранить там выделываемые олени шкуры. Яранга используется ею в качестве дополнительного помещения, где она занимается выделкой шкур, готовит традиционную пищу, а также принимает гостей и туристов. Ряд информантов также говорили о своих планах приобрести контейнер для хранения вещей и техники.

КАКИМ ОБРАЗОМ КОНТЕЙНЕР ПОПАДАЕТ В СЕВЕРНЫЙ НАСЕЛЕННЫЙ ПУНКТ?

Металлический контейнер неразрывно связан с водным транспортом. На Таймыр и Чукотку он попадает исключительно по воде. Как правило, контейнеры скапливаются больше в местах, где неподалеку расположены морские порты. Контейнер попадает на сушу по морю, а затем перевозится с помощью машин и техники вглубь материка. В с. Амгуэма, расположенном на 91 километре Иультинской трассы, контейнеры завозятся с помощью автотранспорта.

Количество контейнеров со временем увеличивается, привозятся новые, перераспределяются уже имеющиеся. Данный процесс объясняется тем, что в рамках перемещения товаров и материальных благ он выступает как их макроупаковка, которую выгоднее продать или оставить на месте, нежели увезти обратно. Поэтому некоторая их часть всегда остается на Севере после осуществления перевозок в рамках навигации. Они пользуются большим спросом у местных жителей, поскольку позволяют сэкономить усилия, затраченные на строительство и поиск строительных материалов.

На Чукотке значительная часть эксплуатируемых в настоящее время контейнеров была централизованно завезена в национальные села по инициативе администрации вместе со стройматериалами для возведения новых коттеджей по канадской технологии. В контейнерах привозили строительные материалы. Часть контейнеров закупается и завозится при участии самих местных жителей. В этом случае они устанавливаются в тех местах, которые определяют сами жители, и часто дополняют уже имеющиеся контейнеры. Зачастую их ставят на неоформленные официально участки земли, нарушая правила застройки.

Контейнер — это часть местной неформальной экономики. Он может передаваться во временное пользование, а также продаваться другим хозяевам. В Амгуэме жители иногда перепродают их соседям. Подобные сделки происходят нечасто, стоимость контейнера в 2018 г. колебалась от 10 до 80 тысяч рублей в зависимости от объема и технического состояния.

Контейнеры присутствуют в цепи пространственных перемещений местных жителей и покупаемых ими товаров. Местные жители могут купить или арендовать контейнер во Владивостоке во время отпуска, заполняют его товарами и перевозят с помощью транспортных компаний в порт пгт. Эгвекинот. Обычно покупаются бывшие в употреблении контейнеры. Приобретать товары и контейнеры во Владивостоке значительно дешевле, чем на Чукотке. Их стоимость в рамках подобного перемещения увеличивается. Поскольку местные жители покупают современную технику, квадроциклы, снегоходы, а строительство гаража довольно энергоемко, контейнеры пользуются спросом и их можно перепродать.

КОНТЕЙНЕР КАК СТАЦИОНАРНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

В с. Нутэпэльмен контейнеры целенаправленно распространялись администрацией и устанавливались вместо сараев как дополнительные места для хранения топлива и вещей. Они стали частью официального и централизованного планирования, а занимаемые ими участки земли отражались в официальных планах сел, а также на кадастровой карте. В этом контексте контейнер фактически приобретал статус капитального строения. В селе их устанавливали в непосредственной близости от новых коттеджей, чтобы использовать для хранения угля, которым эти дома должны были отапливаться. Уголь целесообразно было держать недалеко от входа, чтобы не носить его издалека. Заполненный углем контейнер фактически превращался в стационарную и непереключаемую конструкцию.

С точки зрения административной логики каждая постройка должна быть регламентирована и привязана к месту. Тем не менее, как было упомянуто выше, жители северных сел и поселков зачастую используют дополнительные контейнеры, которые они перемещают

собственными силами. В данном случае использование и назначение контейнера регулируются потребностями местных жителей и нередко отличаются от первоначального проекта администрации.

ТРАНСФОРМАЦИИ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ КОНСТРУКЦИЙ

Несмотря на то что металлические контейнеры трудно поддаются перестраиванию, местные жители видоизменяют их, добавляя новые элементы и состыковывая друг с другом. Часть контейнеров местные жители переместили и переделали, адаптировав под свои нужды. Когда контейнер оказывается в конкретном месте, он может трансформироваться в подсобное или жилое помещение. Вставив окна, установив печь и утеплив, его можно преобразовать в аналог строительного балка для временного проживания рабочих.

Поскольку в северных поселениях существует большой дефицит строительных материалов, некоторые жители используют контейнеры вместо различных построек. В Нутэпэльмене их адаптировали, особенно в тех случаях, когда используется несколько подобных модулей, под бани. С этой целью в контейнере утепляется вход: за металлическими дверями устанавливается дополнительная стена с небольшой дверью. В получившемся небольшом помещении ставят печь-буржуйку, на которой греют воду для мытья и стирки. В контейнере прodelываются отверстия для стока воды и вывода дымовой трубы. Сам контейнер изнутри при наличии материалов могут обшить досками. Несмотря на то что в с. Нутэпэльмен действует общественная баня, в зимнее время она зачастую не работает из-за замерзания насоса и труб, и местные жители моются в частных банях-контейнерах.

Контейнер легко стыкуется с другими материальными объектами и может составляться в более крупные постройки, иногда соединяемые между собой. Их обстраивают, образуя часть новой конструкции. Например, на Чукотке местные жители нередко ставят два контейнера параллельно друг другу, накрывают их общей крышей так, чтобы между двух стен образовывалось еще одно помещение, часто используемое в качестве гаража. Таким образом, возникает единое строение с тремя помещениями. Это позволяет более рационально организовать хранение топлива и техники, а также объединить несколько помещений, используемых для различных задач, в единый комплекс.

Расширение пространства в рамках подобных строений может происходить не только по горизонтали, но и по вертикали. Например, на контейнере также может быть выстроен второй этаж. При использовании нескольких контейнеров может возникнуть подобие здания из нескольких этажей. На первом этаже обычно располагается гараж. В селе Амгуэма есть образцы подобной архитектуры, где на втором этаже располагается парник. Контейнер, таким образом, является «незавершенным проектом» (Ssorin-Chaikov 2016) и активно преобразуется местными жителями в зависимости от их потребностей и соединяется с другими материальными объектами.

При отсутствии стандартных контейнеров местные жители изобретают субституты хранилищ. Они могут использовать и конструировать постройки, которые функционируют наподобие контейнеров. Например, на песчаном берегу Хатангского залива в села Сындасско на Таймыре можно увидеть металлические бочки, а также металлические ящики, используемые преимущественно для хранения рыболовных снастей и лодочных моторов. Подобные конструкции нередко располагаются по соседству со стандартными металлическими контейнерами. В селе Нутэпэльмен на северном побережье Чукотки находит применение любая отслужившая свой срок инфраструктура и техника. Одно из используемых жителями села подсобных помещений — это вертолет, который был оставлен в селе после жесткой посадки в декабре 2017 г., когда из-за сильного ветра он сильно ударился о поверхность и авиакомпанией было принято решение оставить его на месте. Представители авиакомпании сняли с вертолета основные детали и оборудование, корпус же

остался в Нутэпэльмене. Местные жители сразу же нашли ему применение. С помощью трактора его перетащили к жилому дому. Корпус вертолета стал использоваться вместо подсобки, подобно контейнеру (рис. 2).

КОНТЕЙНЕР КАК ЭЛЕМЕНТ ОФШОРНОЙ ЭКОНОМИКИ

Металлический контейнер был спроектирован с целью рационализации транспортировки грузов. Он стал ключевым элементом грузоперевозок и используется как мобильный модуль для перемещения вещей и продуктов (Birtchnell et al. 2015). Фактически его изобретение носило революционный характер в грузоперевозках, превратив порты в центры сортировки. Наибольшее количество контейнеров в рамках одного рейса перевозится по воде. Огромные контейнеровозы транспортируют их по морю из разных уголков мира. Контейнер, таким образом, стал важнейшей составляющей глобальной логистики.

На Севере контейнер стал использоваться в качестве универсального модуля хранения, что создало предпосылки для его ввоза и реализации в прибрежные населенные пункты, а также последующее распространение вглубь материка. Согласно Джону Урри, контейнеризация — это процесс, который выступает частью офшорной экономики (Урри 2018). Контейнер является мобильным модулем, обеспечивающим перемещение товаров в рамках подобной системы (Урри 2018). Современные контейнеровозы позволяют перевозить целые города товаров. Часть контейнеров, которые отслужили свой срок в рамках морских перевозок, оказываются востребованными в северных широтах. Ни для кого не секрет, что Арктика является местом реализации просроченных товаров (Давыдова, Давыдов 2020: 68). В большинстве посещенных автором находящихся в Арктике сел и поселков продавались пищевые продукты с истекшим сроком годности. Фактически на Севере продается то, что уже официально не считается товаром и должно быть утилизировано продавцом. Тем не менее просроченные продукты — существенная составляющая товарооборота в Арктике.

Контейнеризация — часть офшорной экономики, связанная прежде всего с морскими грузоперевозками. Просроченные товары фактически не существуют и должны проходить утилизацию, что требует средств. Когда они попадают на прилавки арктических магазинов, их стоимость во много раз превышает стоимость продуктов в регионах, находящихся южнее. Возможность реализации просроченных товаров на Севере связана не только со сложностью доставки и отдаленностью региона, но и с восприятием просрочки как нормального и обыденного факта повседневности местными жителями.

Нечто похожее происходит с прослужившим свой срок эксплуатации контейнером. Зачастую оказывается выгоднее его продать или оставить на Севере, чем везти обратно. Фактически контейнер — точно такая же «просрочка», как и заполняющие северные магазины пищевые продукты. Для транспортных компаний продажа отработавшего свой срок эксплуатации контейнера на местах позволяет избежать их утилизации. Контейнеры, используемые жителями Арктики, в большинстве случаев далеко не новые, они обладают «культурной биографией» (Kopytoff 1986) и путешествовали по миру, отработав свой век и став материальным воплощением офшорной экономики.

Если проанализировать надписи на контейнерах, например с. Нутэпэльмен, большая их часть имеет маркировку стран Юго-Восточной Азии. Большинство контейнеров Чукотки и Таймыра иностранного происхождения. Отработав в море, они остаются на материке и постепенно перемещаются вглубь посредством механизмов неформальной экономики. Такой процесс заполнения пространства новыми материальными объектами является результатом глобальных процессов, логическим продолжением описанной Урри офшоризации, но только происходит он на суше. В условиях удаленности продукты питания и контейнеры проживают свою вторую, а иногда и третью жизнь, а срок их эксплуатации значительно увеличивается. «Удаленность»

превращается в категорию игры и репрезентации, необходимых для обоснования высокой стоимости продуктов и других товаров в северных населенных пунктах. Парадоксальным образом удаленность позволяет нарастить стоимость изрядно пропутешествовавшего по миру контейнера вопреки логике процесса амортизации. Таким образом, глобальные экономические тенденции посредством транспортной инфраструктуры оказывают влияние на общее изменение материальности и на стратегии использования пространства в Арктике.

КОНТЕЙНЕР КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ КРЕАТИВНОГО ПРОЦЕССА

Освоение арктических пространств — креативный процесс. Отсутствие подходящей инфраструктуры не помеха для местных жителей: они собственными усилиями создают пространства, используемые для хранения и перераспределения ресурсов. Его особенностью становится модульность — создание схожих вместилищ с помощью одинаковых подручных средств. Появление в арктических пространствах металлического контейнера повлекло за собой его чрезвычайно быстрое распространение.

Контейнер стал обыденным элементом и опорной точкой повседневных перемещений местных жителей. Важной характеристикой данного модуля является его мобильность. Это очень важное свойство для использования ресурсов в динамике. Перемещения материальных объектов во многом коррелируют с передвижениями людей (Урри 2012: 98). Контейнер перемещается в те места, где в нем есть необходимость. В этом смысле он выполняет функцию, схожую с мобильным жилищем. Тем не менее сохраняется общая тенденция: мобильное жилище кочевников Чукотки и Таймыра (яранга, палатка или балок) перемещается чаще, чем место для хранения.

Контейнер (и ландшафт, где он расположен) не следует рассматривать как статичную и замороженную во времени вещь (Ingold 1993). Его отличает особая темпоральность, связанная с более длительным пребыванием в конкретной точке пространства, а также с концентрацией данного модуля в интенсивно используемых местах. Физические свойства контейнера в совокупности с изобретательностью местных жителей позволяют использовать его в рамках такого режима организации практик во времени. Каждый материальный объект обладает определенным потенциалом темпоральности, т. е. набором качеств, позволяющих применять и перемещать его определенным образом. Например, яранга, состоящая из быстро разбираемых модулей, позволяет человеку кочевать вместе с ней и другими вещами в динамичном ритме. Контейнер — более статичная конструкция, которая достаточно сложно поддается ремонту и обновлению, а также транспортировке по сравнению с мобильным жилищем. Здесь можно говорить «аффордансах» (Gibson 1979), которые предоставляет людям материальный объект, т. е. о его конкретных физических свойствах, влияющих на возможность пространственных перемещений и модификации. Любой материальный объект может быть изменен, а также перемещен в пространстве. Кочевье — постоянное изменение вещей в движении. Контейнер создает возможность использования опорных точек в рамках перемещений, маркируя собой места интенсивного использования. Для кочевников он нередко превращается в точку притяжения, становясь центром маятниковых движений.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Контейнер в советское и раннее постсоветское время мог ассоциироваться с отъездом из северных регионов. Его наличие маркировало мечту об отъезде «на материк». Люди собирали вещи и отправляли их на Большую землю. Сейчас направление мобильности контейнеров имеет ярко выраженную асимметрию. Привозится их на Север больше, чем вывозится обратно. Да и становятся они не объектом перевозок, а предметом рационализации хозяйственной деятельности непосредственно в удаленных от центра местах.

Контейнер как мобильный модуль перевозок и субститут используемых для хранения материальных объектов стационарных построек давно стал неотъемлемой частью урбанизированных пространств. В статье были рассмотрены способы его применения и модификации в селах и поселках Арктики. В условиях Крайнего Севера он постепенно превращается в доминирующий модуль, заменяющий и вытесняющий самодельные постройки. Особые свойства, устойчивость к деформациям, мобильность, возможность использования для решения большого количества повседневных задач — все это делает его востребованным элементом хозяйственных практик местного и приезжего населения. Он предоставляет возможности расширения хозяйственных площадей, превращаясь в универсальный механизм освоения пространства. Происходит его «седентаризация» на Севере, в большей степени он используется как стационарная конструкция, которую тем не менее можно переместить в случае необходимости. Он меняет материальность инфраструктуры, а также ее дизайн, заполняя собой пространство и вытесняя более шаткие конструкции, самостоятельно создаваемые местными жителями из подручных материалов. При этом его появление — результат включения арктических территорий в сферу глобальной экономики, а его распространение — во многом следствие экономии средств и энергии, необходимых для возведения новых объектов инфраструктуры в условиях удаленности. Освоение Арктики человеком, таким образом, итог креативного использования модульных систем, включающих комплексы как материальных объектов, используемых кочевниками, так и инновационных мобильных модулей, позволяющих более эффективно использовать ресурсы в суровых природно-климатических условиях.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

- Головнёв А. В.* Арктический этнодизайн // Уральский исторический вестник. 2017. № 2 (55). С. 6–15.
- Головнёв А. В., Куканов Д. А., Перевалова Е. В.* Арктика: атлас кочевых технологий. СПб., 2018.
- Давыдова Е. А.* Холодильник, соль и сахар: добыча и технологии обработки пищи на Чукотке // Сибирские исторические исследования. 2019. № 2. С. 143–161.
- Давыдова Е. А., Давыдов В. Н.* Пути пищи: перемещение и распределение продуктов на Чукотке // Кунсткамера. 2020. № 1. С. 67–73.
- Урри Дж.* Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М., 2012.
- Урри Дж.* Офшоры. М., 2018.
- Birchnell T., Savitzky S., Urry J.* (ed.). Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age. London, 2015.
- Gibson J. J.* The Ecological Approach to Visual Perception. Boston, 1979.
- Ingold T.* The Temporality of the Landscape // World archaeology. 1993. Vol. 25, № 2. P. 152–174.
- Копытофф И.* The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process // The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective / ed. by A. Appadurai. Cambridge, 1986. P. 64–91.
- Ssorin-Chaikov N.* Soviet Debris: Failure and the Poetics of Unfinished Construction in Northern Siberia // Social Research. 2016. Vol. 83, № 3. P. 689–721.

CONTAINERIZATION OF THE ARCTIC: MOBILE MODULES OF SPACE APPROPRIATION IN THE FAR NORTH

ABSTRACT. People have designed the iron container to rationalize cargo transportation. In the Arctic, it has become a universal module for the appropriation of space. Installed in a specific place, it can be used as a stationary structure and a place for storing things, equipment and food, and also as a temporary dwelling. Drawing on the examples of the field materials collected in Taimyr and Chukotka, the author examines the ways of using iron containers in the households of local people in the situation of relative remoteness from the centers of resource distribution. Under the conditions of the Far North, iron container is gradually turning into a dominant module replacing other structures. Its special qualities, resistance to deformation, mobility, and applicability for the performance of a large range of everyday tasks—all of this makes it a useful element of the economic practices of both the local population and newcomers. Following John Urry’s concept of offshoring, the author analyzes how informal economy practices involve the inland communities, changing spatial practices and materiality in the Arctic. He concludes that the appropriation of the northern territories by humans is a result of the creative use of modular systems, including both complexes of material objects used by nomads and innovative mobile modules, which allow a more effective use of resources in the situation of harsh natural and climatic conditions.

KEYWORDS: Arctic, Chukotka, Taimyr, remoteness, infrastructure, mobility, storage space

VLADIMIR N. DAVYDOV — Candidate of Social Sciences, PhD in Anthropology, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the Russian Academy of Sciences (Saint Petersburg, Russia)

E-mail: davydov.kunstkamera@gmail.com



Рис. 1. Контейнеры. Пгт. Эгвекинот, Чукотка. Сентябрь 2018 г. Фото В. Н. Давыдова



Рис. 2. Сарай-вертолет. с. Нутэпэльмен, Чукотка. Март 2019 г. Фото В. Н. Давыдова