СОЦИАЛЬНАЯ ГЕОГРАФИЯ И СОЦИАЛЬНАЯ АНТРОПОЛОГИЯ

УДК [316.47+656.02](985)

DOI: 10.30758/0555-2648-2019-65-3-341-352

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ СВЯЗИ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ: МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИЗУЧЕНИЮ

Н.Б. ВАХТИН*, Е.В. ЛЯРСКАЯ

Центр социальных исследований Севера
АНООВО «Европейский университет в Санкт-Петербурге»,
Санкт-Петербург, Россия

*nvakhtin@gmail.com

HUMAN AND INFRASTRUCTURAL CONNECTIVITY OF THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION: METHODOLOGICAL APPROACHES TO RESEARCH

N.B. VAKHTIN*, E.V. LIARSKAYA

Center for Arctic Social Studies European University at St. Petersburg, St. Petersburg, Russia
*nvakhtin@gmail.com

Received July, 3, 2019

Accepted August, 27, 2019

Keywords: connectivity, infrastructure, life trajectories, migration, Russian Arctic, translocality.

Summary

The aim of the present paper is to introduce to the reader a new project “Arctic Connectivity: People and Infrastructures” (Russian Fund for Fundamental Research grant № 18-05-60108, received within the programme “Fundamental problems of research in the Russian Arctic: natural and social environment”). The three-year research project described in the article began in 2018 and is done by the Centre for Arctic Social Studies (European University, St Petersburg). The approach is based on the central concept of connectivity. The main aim of the research is to study different kinds of connections that make possible movement of people, objects, and information both within the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) and between AZRF and other parts of the country. The research uses holistic approach with its simultaneous and integrated attention to both social ties of the people who live and work in the AZRF and the physical infrastructure (roads and railroads, air and water transport, telecommunication etc.) that supports these ties. Despite the common stereotype, AZRF is not separated from the rest of the country. Multiple ties, both infrastructural and symbolic, unite the region by providing exchange of people, objects, and information between its parts, and link AZRF to the southern parts of the country. The target group of the ongoing research includes both indigenous

Citation: Vakhtin N.B., Liarskaya E.V. Human and infrastructural connectivity of the Arctic zone of the Russian Federation: methodological approaches to research. *Problemy Arktiki i Antarktiki*. Arctic and Antarctic Research. 2019, 65, 3: 341–352. [In Russian]. doi: 10.30758/0555-2648-2019-65-3-341-352.

and non-indigenous population. From the theoretical perspective, the research will help validate a working hypothesis of special importance of connectivity for the Arctic region. The research will help fill gaps in our fragmentary knowledge of the social life of the Arctic. From a practical viewpoint, the project will help plan the development of AZRF more rationally.

Поступила 3 июля 2019 г.

Принята к печати 27 августа 2019 г.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ, жизненные траектории, инфраструктура, миграция, связанность.

Цель статьи — познакомить читателей с работой по проекту «Арктические связи: люди и инфраструктуры» (грант РФФИ № 18-05-60108), выигравшему конкурс РФФИ «Фундаментальные проблемы изучения и освоения Российской Арктики: природная и социальная среда». Исследование ведется коллективом Центра социальных исследований Севера Европейского университета в Санкт-Петербурге начиная с 2018 г. и рассчитано на три года. В основе подхода лежит идея «связности». Основная цель, которую ставит перед собой данное исследование, — изучить различные виды связей, обеспечивающих передвижение людей, вещей и информации как внутри Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), так и между АЗРФ и другими регионами страны. Особенностью подхода является одновременное исследование социальных связей людей, живущих и работающих в АЗРФ, и физической инфраструктуры (железные дороги, авиасообщение, водный транспорт, телекоммуникации), поддерживающей эти связи. Вопреки широко распространенному мнению, АЗРФ (и в целом Крайний Север) не отделена от остальной страны; напротив, многочисленные связи различного характера (как осязаемые, инфраструктурные, так и человеческие, символические), во-первых, пронизывают сам регион, обеспечивая передвижение людей, вещей и информации внутри АЗРФ, и, во-вторых, соединяют АЗРФ с остальной территорией страны. Целевая группа исследования включает как коренное, так и некоренное население. Теоретически важным результатом работы станет проверка гипотезы об особой значимости «человеческих связей» для описания арктической инфраструктуры. С практической точки зрения результаты проекта помогут более рационально осуществлять планирование развития территорий АЗРФ.

ВВЕДЕНИЕ

На фоне стремительно растущего внимания государства и промышленных компаний к Арктической зоне Российской Федерации растет актуальность не только естественно-научных, но и социальных исследований в регионе. Успешность хозяйственной деятельности в АЗРФ в огромной степени зависит от социального поведения живущих там людей, которое не в последнюю очередь определяется социальными ожиданиями и мотивациями. Будущее развитие инфраструктуры АЗРФ неизбежно окажет воздействие на условия и качество жизни местного населения и не может быть спланировано без учета социальных последствий такого развития для региона.

Наш подход ориентирован на изучение социальной и инфраструктурной связанности территорий АЗРФ друг с другом и с более южными районами страны, исследование взаимодействия инфраструктурных и человеческих связей в формировании поведенческих моделей населения региона; цель — понять, как существующие связи и их потенциальные изменения влияют на выстраивание жизненных стратегий коренного и некоренного населения АЗРФ.

Громадный потенциал Арктического региона России не может быть верно оценен, а его реализация не может быть спланирована без учета не только уязвимости природной среды, но и социально-экономических проблем, связанных с неизбежными изменениями «физической» инфраструктуры и, как следствие, изменениями

в жизни населения. В этих условиях особую актуальность приобретает выявление и описание значимых факторов, влияющих на экономическое развитие территории, отвечающих за связность территории АЗРФ и могущих препятствовать депопуляции Арктики — стратегически значимого региона страны. Понимание природы и механизмов действия этих факторов поможет в составлении успешных планов развития Арктической зоны РФ.

Цель настоящей статьи — позиционировать новое направление исследований, заявленное в проекте «Арктические связи: люди и инфраструктуры» (грант РФФИ № 18-05-60108 в рамках программы «Фундаментальные проблемы изучения и освоения Российской Арктики: природная и социальная среда»). Основная цель, которую ставит перед собой это исследование, — изучить различные виды связей, обеспечивающих передвижение людей, вещей и информации как внутри АЗРФ, так и между АЗРФ и другими регионами страны. Особенностью нашего целостного подхода является одновременное изучение социальных связей людей, живущих и работающих в АЗРФ, и физической инфраструктуры (автомобильные и железные дороги, авиасообщение, водный транспорт, телекоммуникации и т.п.), поддерживающей эти связи. Исследование социальной и инфраструктурной связанности Арктики должно проводиться как на макроуровне (между АЗРФ и другими регионами), так и на локальном уровне (между соседними регионами и внутри регионов, где часто возникают так называемые «невидимые границы», нередко не совпадающие с административными).

Подобное широкомасштабное исследование должно решить следующие задачи:

1. Изучить совокупность связей, существующих в сознании жителей АЗРФ: внутри «своей» территории; между соседними территориями; в пределах России; трансграничные связи (со странами бывшего СССР).
2. Исследовать практики, основанные на этих связях: мобильность, миграции, телекоммуникации, обмен новостями, посылками и предметами; а также социальные сети, возникающие через подобные практики, в зависимости от гендера и возраста, родства и межпоколенческих отношений.
3. Оценить способы использования «физической» инфраструктуры, проследить, каким образом она достраивается и дополняется в случае ее разреженности или отсутствия.
4. Проанализировать управленческие аспекты развития арктических связей: связь арктического региона с другими территориями, влияние глобальных процессов (изменение климата, развитие транспортных коридоров) на Российскую Арктику.

Результатом такого исследования станет комплексный анализ феноменов северной связности и мультилокальности, характерных для жителей АЗРФ.

КОНЦЕПТУАЛЬНАЯ РАМКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Основная концептуальная рамка предлагаемого подхода состоит в том, что, вопреки широко распространенному мнению, Арктика (Крайний Север, Север и т.д.), в особенности же Арктическая зона РФ, не отделена от остального мира: важным для нее является понятие *связанности*. Многочисленные связи различного характера пронизывают сам регион, обеспечивая привязанность населения к территории, передвижение людей, вещей и информации внутри АЗРФ; кроме того, они соединяют Арктику с остальной территорией страны, обеспечивая развитие арктического региона.

Идея связанности населения с той или иной территорией, наличие различных видов связей являются ключевыми для исследования практически всех аспектов жизни на Севере: миграционного поведения, отношения к месту проживания, мобильности, выбора рода деятельности и др. Эта связанность включает как физические, так и человеческие связи, которые обеспечиваются, среди прочего, заинтересованностью населения в жизни на Севере и в развитии региона.

Способы поддержания таких связей различны: от макроэкономического обмена между АЗРФ и другими регионами страны до таких мелких и незаметных процессов, как поездки в гости, в отпуск, на лечение, на учебу, за покупками и др. Во всех подобных связях и перемещениях важную роль играет существующая физическая инфраструктура (железные дороги и зимники, авиасообщение, морской и речной водный транспорт, почта и телекоммуникации). Расширение и развитие инфраструктуры, появление новых путей сообщения может способствовать возникновению дополнительных связей между регионами или усилению уже существующих. Однако само по себе наличие физической инфраструктуры не делает регионы более связанными друг с другом, если не развиты человеческие связи. В условиях, когда физической инфраструктуры недостаточно, а человеческие связи крепки, люди начинают самостоятельно «достраивать» недостающие звенья инфраструктуры.

«Физические» и «человеческие» связи находятся в сложном взаимодействии, накладываясь друг на друга, поддерживая друг друга, при этом «человеческие» связи зачастую оказываются более важными, чем «физические».

Научная значимость такого подхода состоит, среди прочего, в том, что на остальной территории России в силу гораздо большей плотности инфраструктуры и населения изучение подобных связей затруднено. Арктическая же зона из-за «разреженности» инфраструктуры представляет собой идеальный случай «социальной лаборатории»; в частности, Север — удобный «полигон» для изучения миграции, поскольку здесь представлены практически все ее виды — от традиционного кочевания и маятниковой трансграничной миграции до вахтовой работы и долгосрочных рабочих переездов.

Новизна подхода состоит в том, что различные типы связей внутри АЗРФ и между АЗРФ и другими регионами обычно изучаются отдельно друг от друга: ранее не предпринималось попыток комплексно проанализировать все виды связей, важных для региона, — трансграничную и международную миграцию, стратегии жизни и передвижений коренных народов, демографию «западного дрейфа» и т. д. Гипотеза исследования состоит в том, что все названные аспекты суть части единого феномена «северной связанности», который необходимо проанализировать с помощью единого языка описания.

Что касается территории, то при таком подходе необходимо охватить максимально широкий спектр, поскольку основная задача — исследование связей как на макроуровне, так и на локальном уровне. На макроуровне необходимо осуществлять анализ связей не только «с точки зрения Севера», но и с противоположной стороны: с точки зрения регионов, куда часто приезжают с Севера или откуда часто уезжают на Север.

Данный подход нацелен, кроме того, на изучение различных форм расселения людей в крупных городах и поселках и на неурбанизированной территории. Предшествующие исследования выявили на Севере феномен мультилокальности

(см. [1, 2 и др.]), при котором люди постоянно перемещаются между различными территориями и обнаруживают привязанность ко многим местам сразу. Поэтому наш подход ориентирован на изучение населения не в рамках административных единиц, а с географической привязкой к их перемещениям, с использованием методологии исследований миграций. Это поможет отследить связи с АЗРФ тех, кто покинул регион, но продолжает ощущать его частью своей жизни.

Предлагаемый подход продолжит разработанную в ходе предшествующих исследований методологию: при анализе населения Севера следует включать в его рамки все категории его жителей — представителей коренных народов, «северных старожилов», «приезжих», вахтовиков, трудовых мигрантов и др., жизненные стратегии и социальное поведение которых анализируются в единой методике, вне зависимости от категории.

Теоретически важным результатом подобного исследования должна стать проверка гипотезы об особой значимости «человеческих связей» для Арктики. Должны быть сопоставлены особенности социальных связей, характерные как для разных территорий, входящих в АЗРФ, так и для различных социальных групп населения, проживающих там. Это позволит лучше понять, как устроена «карта связанности» АЗРФ, как именно и с какими регионами связаны разные территории Арктической зоны; это позволит, кроме того, выявить структуру и механизмы действия этих связей, соединяющих северные регионы между собой и с другими регионами страны. Такой подход позволит преодолеть излишнюю фрагментарность научного знания о Севере и внесет вклад в создание более целостного представления о социальном устройстве современной Российской Арктики.

Практическая значимость исследований, проведенных с использованием описанной методологии, состоит в обеспечении устойчивого развития АЗРФ. Чтобы управлять северными территориями, отвечать на вызовы оттока населения из стратегически значимых регионов и планировать их заселение, необходимо понимать, как устроена связанность, какие ее аспекты могут быть использованы при демографическом планировании и государственном управлении, что удерживает людей в регионе и чего им там не хватает. Весь наш предшествующий опыт говорит о том, что подобные символические аспекты жизни в Арктике оказывают на поведение людей значительно большее влияние, чем прямые экономические факторы.

АЗРФ И МИГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ

Центральным для данного исследования является движение населения, то есть широко понимаемый миграционный аспект. Первыми на миграционные процессы в АЗРФ (и шире — в северных регионах) обратили внимание демографы. С миграционной точки зрения население Севера очень подвижно: значительная доля современных жителей Севера родилась за пределами регионов, в которых они проживают [3: 149–158]. Демографы зафиксировали и долгосрочный процесс оттока постоянного населения с Севера и Востока нашей страны в центральные регионы (так наз. «Западный дрейф»). Этот процесс пока не закончился [4]. С другой стороны, те же демографы, опираясь на данные статистики, показывают, что сегодня северные регионы далеко не однородны с точки зрения миграции: среди них есть как регионы, устойчиво теряющие населения, так и такие, которые служат центрами притяжения для трудовой миграции. Исследователи обратили внимание и на то, что иногда в структуре миграций можно выделить своего рода связанные, или «парные»,

регионы, которые в течение довольно долгого времени объединены устойчивыми экономическими, культурными и миграционными связями [5].

Для нашего подхода центральным является вопрос о связанности северных регионов между собой и с более южными, а также инфраструктурных элементов с мотивациями людей. Исследования инфраструктуры фокусируются на сложных и разнородных системах, обеспечивающих передвижение товаров, людей, вещей, денег и др. [6]. Инфраструктуры включают коммунальные сети и интернет, воздушные, водные и сухопутные транспортные системы, социальные институты и — менее очевидные — человеческие инфраструктуры, «сложные сочетания объектов, пространства, людей и практик... которые поддерживают и воспроизводят жизнь» [7]. Исследования инфраструктур обычно демонстрируют, как появление или исчезновение инфраструктуры влияет на конфигурацию социального взаимодействия [6]. В более широком смысле исследования инфраструктуры лежат в русле дисциплины, получившей название «исследования науки и технологий» (science and technology studies, STS), а также в рамках классического подхода Мишеля Фуко, трактующего любые отношения как властные, реализуемые разными акторами на всех уровнях социальной системы [8, 9, 10, 11].

Поиск миграционных мотиваций в области «дефицита инфраструктурных возможностей» региона, теряющего население, и привлекательных инфраструктурных условий «принимающего» региона лежит в русле классической «push and pull theory», которая объясняет миграцию (в основном в развитые страны) экономическими причинами. Обоснование миграционных стратегий через калькуляцию силы воздействия на сообщество и отдельных его представителей механизмов выталкивания — притяжения (затрат или выгод переезда) характерен для экономической парадигмы исследования этого феномена — см. [12, 13], ср. [14, 15].

Для городов АЗРФ одним из важных, хотя и не единственным «инфраструктурным дефицитом» является неразвитость инфраструктуры послешкольного образования; недостатки поселковой инфраструктуры (такие, как низкий уровень медицины или неразвитость сферы досуга) также формируют жизненные стратегии населения. Немецкий антрополог О. Хабек утверждает, что актуальная для региона «экономическая, политическая и дискурсивная гегемония города над сельской местностью» продолжает определять представления о «нормальной жизни» [16: 200]: именно опыт жизни в городе образует тот идеал, по сравнению с которым оценивается и критикуется поселок, в том числе северный. Поэтому один из основных векторов миграции — миграция типа «село — город», которая определяется необходимостью получения образования [16: 199–200, 17: 37]. В этой связи стоит упомянуть и недавнюю книгу М. Ларюэль [18]. Мобильность здесь понимается широко: как перемещение не только в географическом, но и в социальном смысле. Представленные в книге примеры показывают тесную связь «северной» миграции с изменением социального статуса у разных групп людей, выделенных по географическому, профессиональному или этническому признаку. Эта книга позволяет увидеть пеструю картину передвижений на просторах почти всего российского Севера, за исключением его самых восточных регионов; однако регионы-доноры (за исключением Республики Дагестан в последней главе) в книге не рассматриваются; не ставится здесь и задача систематического сравнения ситуаций в разных регионах, взгляда на существующее положение дел из обеих географических точек, соединяемых миграциями.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ КОНЦЕПЦИИ

Одним из основных трендов в исследованиях мобильности последних лет стал отказ от рассмотрения миграций как однонаправленного процесса перемещения из начальной точки в конечную [19, 20]. Все больше исследователей склоняются к «транснациональному подходу» и приходят к выводу о том, что принимающая и отправляющая территория — скорее «сообщающиеся сосуды» [21], движение между которыми происходит в обе стороны. Сторонники такого подхода подчеркивают важность в современном обществе, с его уровнем развития транспорта и средств коммуникации, изучения социальных, политических и экономических связей между локальностями [19, 22, 23].

Важным этапом в развитии этого подхода стало понятие транслокальности [24], позволившее исследовать не только миграции между странами, но и внутри страны и показывать, каким образом транснациональные мигранты формируют социальные связи и поддерживают отношения одновременно в двух странах или в двух регионах одной страны [20, 25].

Транслокальный подход представляется подходящим инструментом для анализа северных трудовых миграций, так как в большинстве рассматриваемых случаев пересечения государственной границы не происходит, да и сложно обнаружить принципиальную разницу в механизмах миграции с пересечением государственной границы и без него.

Следующее важное понятие — «инфраструктура миграции»: термин, впервые использованный Бяо Сяном и Йоханом Линдквистом для описания сложной взаимосвязи людей, государственных и негосударственных институций и акторов, формирующих возможности и условия для рабочей мобильности в Китае и Индонезии. Они выделяют несколько аспектов инфраструктуры миграции: 1) коммерческий — рекрутинговые фирмы-посредники, 2) регуляционный — государственный аппарат и процедуры выдачи документов, 3) технологический — транспорт и коммуникация, 4) гуманитарный — НКО и некоммерческие организации, 5) социальный — сети мигрантов [26]. Авторы фокусируют свое внимание скорее на институциональной стороне вопроса, считая, что именно она не проблематизируется и поэтому требует нового подхода.

При международных миграциях институциональный и политический уровень представлены большим числом инфраструктурных «звеньев», в случае миграции внутри государства этот аспект оказывается более сжатым. Среди его звеньев можно назвать агентства недвижимости, программы переселения из северных регионов, институт постоянной и временной регистрации, а также центры занятости и отделы рекрутинга в промышленных компаниях на северных территориях в случае входящей миграции. Подход, который предлагается здесь, сфокусирован на социальном аспекте инфраструктуры миграций: каким образом связи между людьми (поддерживающиеся из года в год на огромных расстояниях) структурируют пути миграции населения с Севера «на материк» и обратно. В этом смысле употребление нами термина «инфраструктура миграций» оказывается ближе к «инфраструктуре людей» А. Симоне, нежели к пониманию этого термина Сяном и Линдквистом.

Н.Ю. Замятина и А.В. Пилясов прослеживают устойчивые миграционные связи между тем или иным городом на Севере и городом в более южных регионах России [27]; здесь детерминированность взаимодействий концептуализируется не

физическим расстоянием, а социальными и институциональными причинами с помощью термина «социальное расстояние» (или «социальная доступность», англ. *proximity*) [28]. Это дополняет и видоизменяет традицию индустриальной географии, в рамках которой объектом «социального расстояния» обычно выступают организации [29, 30, 31]. Представляется, что, анализируя «социальное расстояние» и «инфраструктуру миграций» и фокусируясь на качественных различиях связей, можно более объемно раскрыть суть понятия социальной близости.

Релевантной для данного подхода представляется и концепция распределенного образа жизни, предложенная С.Г. Кордонским [32], обращающим внимание на широко распространенный в России феномен проживания в нескольких локальностях. Распределенный образ жизни отличается от концептов *транснационализм* и *транслокальность* тем, что внимание здесь обращено не на трансграничные или удаленные миграции, а на повторяющиеся переезды и проживание в нескольких домах или квартирах индивидов и целых семей в рамках одного общества. В этом подходе изучаются социально-экономические аспекты распределенного образа жизни. Особенность северных регионов состоит в том, что у многих семей есть несколько «баз» — квартир, домов — в других, часто значительно удаленных регионах, в которых ежегодно проводят отпуск, куда отправляют детей на отдых, где живут обучающиеся в учебных заведениях выросшие дети. Жизнь северян часто распределяется не между двумя, а между тремя-четырьмя локальностями, разбросанными по территории страны, а иногда и за ее пределами. Расположение этих «баз» зависит главным образом от конфигурации социальных сетей каждой семьи.

Следует упомянуть в этой связи и недавно опубликованную монографию Арктического совета по проекту «Действия по адаптации для меняющейся Арктики» [33]. Проект проводился под эгидой Программы арктического мониторинга и оценки с целью способствовать своевременным и оперативным мерам и принятию решений в условиях быстро меняющейся Арктики. В Главе 8 монографии показано значение глобальной связанности в процессе жизнеспособного (*resilient*) развития Арктики (на примере Баренц-региона) и, что важно для настоящего проекта, подтверждена необходимость выявления и апробации показателей для мониторинга жизнеспособного и устойчивого развития Арктики.

Как представляется, комбинация предложенных концепций может стать основой для выработки подхода, позволяющего описать существующие социальные связи как внутри АЗРФ, так и между АЗРФ и другими регионами, лучше понять природу этих связей и оценить их значение для устойчивого развития региона.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Планируемый проект тематически и методологически продолжает исследование, проведенное Центром в 2014–2016 гг. по гранту РНФ (№ 14-18-02136) в рамках проекта «“Дети девяностых” в современной Российской Арктике: оценка настоящего и желаемое будущее», в ходе которых была отработана методика исследования и собраны сравнимые данные по 27 населенным пунктам Арктической зоны РФ¹.

¹ Основные результаты проекта № 14-18-02136 опубликованы — см. журнал *Sibirica* (2017.V. 16. № 3); этот тематический выпуск журнала озаглавлен *Mobility and Infrastructure* и посвящен описанию результатов проекта: здесь — статьи Н. Вахтина, А. Болотовой, В. Васильевой, К. Гавриловой, А. Карасевой, Е. Лярской.

Он концентрируется на исследовании северян, меняющих место жительства как внутри арктических регионов, так и переезжающих постоянно или временно в более южные районы. Необходимо использовать уже проверенные социально-антропологические методы для исследования жизненных стратегий людей — представителей как коренного, так и некоренного населения Севера. В результате будут получены данные о реальных мотивациях северян в выборе жизненного пути, что позволит, оставаясь в рамках качественных методик, повысить точность прогнозирования поведения жителей Севера в условиях роста значения Арктики как промышленного и транспортного региона.

Благодарности. Статья написана в рамках проекта «Арктические связи: люди и инфраструктуры» (грант РФФИ № 18-05-60108), конкурс РФФИ «Фундаментальные проблемы изучения и освоения Российской Арктики: природная и социальная среда». Исследование, описанное в статье, в настоящее время ведется коллективом Центра социальных исследований Севера Европейского университета в Санкт-Петербурге. В подготовке заявки на проект, кроме авторов статьи, участвовали В.В. Васильева, К.А. Гаврилова, Н.Ю. Замятина, К.В. Истомин, Е.Л. Капустина и А.И. Карасева.

Acknowledgements. The article is written as part of the project № 18-05-60108 which won the grant of the Russian Foundation for Fundamental Research (“Fundamental Problems of Arctic Research: Natural and social environment”). The research described in the article is currently being done by the Center of Arctic Social Studies, European University at St. Petersburg. The grant application was written, besides the authors of the article, by K. Gavrilova, K. Istomin, E. Kapustina, A. Karaseva, V. Vasilieva and N. Zamiatina.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Эйльмштейнер-Саксингер Г.* Вахтовый метод: социально-антропологическое исследование на Крайнем Севере России // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. Тюмень. 2014. № 4. С. 24–26.
2. *Силин А.Н.* Мультилокальность образа жизни: опыт социологических исследований // Общество и социология в современной России: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Вологда, 2015. С. 41–44.
3. Социально-демографический портрет России: По итогам Всероссийской переписи населения 2010 года / Федеральная служба государственной статистики. М.: ИИЦ «Статистика России», 2012. 183 с.
4. *Карачурина Л.Б., Мкртчян Н.В., Абылкаликов С.И.* Внутрироссийская миграция населения. Глава 7 // Население России 2015: двадцать третий ежегодный демографический доклад / Отв. ред.: С.В. Захаров. М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2017. С. 309–332.
5. *Heleniak T.E.* The role of attachment to place in migration decisions of the population of the Russian North // *Polar Geography*. 2009. V. 32 (1–2). P. 31–60.
6. *Larkin B.* The politics and poetics of infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. V. 42. P. 327–343.
7. *Simone A.* People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg // *Public culture*. 2004. V. 16 (3). P. 407–429.
8. *Law J., Hassard J.* Actor Network Theory and After. Oxford. Blackwell Publishers, 1999. 264 p.

9. *Latour B.* Reassembling the Social: an Introduction to Actor-Network-Theory. Oxford; New York: Oxford University Press, 2007. 301 p.
10. *Алапуго Р., Бычкова О., Хархордин О.* Инфраструктура свободы: общие вещи и Res Publica. СПб: Изд-во Европейского университета, 2012. 352 с.
11. *Фуко М.* Правительственность (идея государственного интереса и ее генезис) // Логос. 2003. № 4–5 (39). С. 4–22.
12. *Gavrilova K.A.* Temporal dimension of attitudes toward infrastructure and opportunities for relocation from the northern town: The case of Kamchatskii Krai // Sibirica. 2017. V. 16 (3). P. 35–56.
13. *Gavrilova K., Vakhtin N., Vasilyeva V.* Anthropology of the Northern Sea Route: Introducing the Topic // The Polar Journal. 2017. V. 7 (1). P. 46–57.
14. Migration Theory: Talking across discipline / C.B. Brettell and J.F. Hollifield (Eds.). New York and London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2000. 239 p.
15. *Saxinger G.* Unterwegs: Mobiles Leben in der Erdgas- und Erdölindustrie in Russlands Arktis. Vienna: Böhlau, 2016. 227 p.
16. *Habeck J.O.* Does life makes more sense now? Young people's life projects and the new feeling of stability in Russia // Folklore: Electronic journal of folklore. 2009. V. 41. P. 189–206. URL: <https://www.folklore.ee/folklore/vol41/habeck.pdf> (дата обращения 29.08.2019)
17. *Glendinning A., Pak O., Popkov Y.V.* Youth, community life and well-being in rural areas of Siberia // Sibirica. 2004. V. 4. № 1. P. 31–48.
18. *Laruelle M.* (ed.) New mobilities and social changes in Russia's Arctic regions. Routledge, 2017. 216 p.
19. *Levitt P., Jaworsky B.N.* Transnational migration studies: past developments and future trends // Annual Review of Sociology. 2007. V. 33. P. 129–156.
20. *Greiner C., Sakdarpolak P.* Translocality: Concepts, applications and emerging research perspectives // Geography Compass. 2013. V. 7 (5). P. 373–384.
21. *Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.* Концепция близости: зарубежный опыт и перспективы применения в России // Известия Российской академии наук. Серия географическая. 2017. № 3. С. 8–21.
22. *Schiller N. G., Basch L., Blanc-Szanton C.* Transnationalism: A new analytic framework for understanding migration // Annals of the New York Academy of Sciences. 1992. V. 645 (1). P. 1–24.
23. *Kearney M.* The local and the global: The anthropology of globalization and transnationalism // Annual Review of Anthropology. 1995. V. 24. P. 547–565.
24. *Appadurai A.* The Production of Locality // Richard Fardon (ed.): Counterworks. Managing the Diversity of Knowledge. London: Routledge, 1995. P. 204–225.
25. *Кайзер М., Бредникова О.* Транснационализм и транслочальность (комментарии к терминологии) // Миграция и национальное государство / Под ред. Т. Бараулиной и О. Карпенко. СПб.: ЦНСИ, 2004. С. 133–146.
26. *Xiang B., Lindquist J.* Migration infrastructure // International Migration Review. 2014. V. 48 (1). P. 122–148.
27. *Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.* Север, социальные сети и «диаспора наоборот» // Демоскоп. 2013. № 547–548. URL: <http://demoscope.ru/weekly/2013/0547/analit07.php>. (дата обращения 27.11.2016).
28. *Замятина Н.Ю.* Социальная лесотундра: географическая подвижность как элемент семейных траекторий жителей северных городов (на примере Норильска и Дудинки) // Неприкосновенный запас. 2014. № 5 (97). URL: <http://magazines.russ.ru/nz/2014/97/15z.html> (дата обращения 12.07.2019).
29. *Torre A.* On the Role Played by Temporary Geographical Proximity in Knowledge Transfer // Regional Studies. 2008. V. 42 (6). P. 869–889.

30. Torre A., Wallet F. eds. Regional development and proximity relations. Edward Elgar Publishing, 2014. 392 p.
31. Boschma R. Proximity and innovation: a critical assessment // *Regional studies*. 2005. V. 39 (1). P. 61–74.
32. Кордонский С. «В реальности» и «на самом деле» // *Логос*. 2000. Т. 26 (5/6). С. 53–64.
33. Carson M., Sommerkorn M., Vlasova T. A resilience approach to adaptation actions // *Adaptation actions for a changing Arctic: perspectives from the Barents area*. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). Chapter 8. Oslo, Norway, 2017. P. 195–217.

REFERENCES

1. Elmsteiner-Saxinger G. Shift work: socio-anthropological study in the far north of Russia. *Izvestiia vysshikh uchebnykh zavedenii. Sotsiologiya. Ekonomika. Politika*. News from Higher Educational Institutions. Sociology. Economics. Politics. 2014, 4: 24–26. [In Russian].
2. Silin A.N. *Mul'tilokal'nost' obraza zhizni: opyt sotsiologicheskikh issledovaniy. Obschestvo o sotsiologii v sovremennoi Rossii*. Multilocality of lifestyle: the experience of sociological research. The society about sociology in modern Russia. *Materialy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*. Proceedings of the All-Russian Conference. Vologda, 2015: 41–44. [In Russian].
3. *Sotsialno-demograficheskii portret Rossii: po itogam Vserossiiskoi perepisi naseleniia 2010 goda. Federatsionnaia sluzhba gosudarstvennoi statistiki*. Socio-demographic portrait of Russia: According to the results of the 2010 All-Russian Population Census. Federal State Statistics Service. M.: Statistics of Russia, 2012: 183 p. [In Russian].
4. Karachurina L.B., Mkrtchan N.V., Abylkaliyev S.I. *Vnutrirossiiskaya migratsiia naseleniia. Glava 7. Naselenie Rossii 2015: dvadtsat' tretii ezhegodnyi demograficheskii doklad*. Domestic Russian population migration. Chapter 7. The population of Russia 2015: twenty-third annual demographic report. Ed. S.V. Zakharov. M.: NIU VShE, 2017: 309–332.
5. Heleniak T.E. The role of attachment to place in migration decisions of the population of the Russian North. *Polar Geography*. 2009, 32 (1–2): 31–60.
6. Larkin B. The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*. 2013, 42: 327–343.
7. Simone A. People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg. *Public culture*. 2004, 16 (3): 407–429.
8. Law J., Hassard J. *Actor Network Theory and After*. Oxford: Blackwell Publishers, 1999: 264 p.
9. Latour B. *Reassembling the Social: an introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford; New York: Oxford University Press, 2007: 301 p.
10. Alapuro R., Bychkova O., Kharkhordin O. *Infrastruktura svobody: obshchie veschi i Res Publica*. Infrastructure of freedom: common things and Res Public. St. Petersburg: European University, 2012: 352 p. [In Russian].
11. Foucault M. Governmentality (the idea of state interest and its genesis). *Logos*. 2003, 4–5 (39): 4–22. [In Russian].
12. Gavrilova K.A. Temporal dimension of attitudes toward infrastructure and opportunities for relocation from the northern town: the case of Kamchatskii Krai. *Sibirica*. 2017, 16 (3): 35–56.
13. Gavrilova K., Vakhtin N., Vasilyeva V. Anthropology of the Northern Sea Route: introducing the topic. *The Polar Journal*. 2017. 7 (1): 46–57.
14. *Migration Theory: Talking across discipline*. C.B. Brettell and J.F. Hollifield (Eds.). New York and London: Routledge, Taylor & Francis Group, 2000: 239 p.
15. Saxinger G. *Unterwegs: Mobiles Leben in der Erdgas- und Erdölindustrie in Russlands Arktis*. Vienna: Böhlau, 2016: 227 p.

16. Habeck J.O. Does life makes more sense now? Young people's life projects and the new feeling of stability in Russia. *Folklore: Electronic journal of folklore*. 2009, 41: 189–206. Available at: <https://www.folklore.ee/folklore/vol41/habeck.pdf> (accessed 29.08.2019).
17. Glendinning A., Pak O., Popkov Y.V. Youth, community life and well-being in rural areas of Siberia. *Sibirica*. 2004, 4 (1): 31–48.
18. Laruelle M.(ed.) *New mobilities and social changes in Russia's Arctic regions*. Routledge, 2017: 216 p.
19. Levitt P., Jaworsky B.N. Transnational migration studies: past developments and future trends. *Annual Review of Sociology*. 2007, 33: 129–156.
20. Greiner C., Sakdarpalak P. Translocality: concepts, applications and emerging research perspectives. *Geography Compass*. 2013, 7 (5): 373–384.
21. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Concept of proximity: Foreign experience and prospects of application in Russia. *Regional Research in Russia*. 2017, 7 (3): 197–207.
22. Schiller N.G., Basch L., Blanc-Szanton C. Transnationalism: A new analytic framework for understanding migration. *Annals of the New York Academy of Sciences*. 1992, 645 (1): 1–24.
23. Kearney M. The local and the global: The anthropology of globalization and transnationalism. *Annual Review of Anthropology*. 1995, 24: 547–565.
24. Appadurai A. The production of locality. Richard Fardon (ed.): *Counterworks. Managing the Diversity of Knowledge*. London: Routledge, 1995: 204–225.
25. Kaizer M., Brednikova O. *Transnatsionalizm i translokalnost' (kommentarii k terminologii). Migratsiia i natsional'noe gosudarstvo*. Transnationalism and translocality (comments on terminology). Migration and national state. Eds. T. Baraulinoi i O. Karpenko. St. Petersburg: TsNSI, 2004: 133–146. [In Russian].
26. Xiang B., Lindquist J. Migration infrastructure. *International Migration Review*. 2014, 48 (1): 122–148.
27. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Sever, sotsialnye seti i 'diaspora naoborot'. North, social networks and the diaspora on the contrary. *Demoskop*. 2013, 547–548. Available at: <http://demoscope.ru/weekly/2013/0547/analit07.php> (accessed 27.11.2016). [In Russian].
28. Zamiatina N.Yu. *Sotsialnaia lesotundra: geograficheskaya podvizhnost' kak element semeinykh traektorii zhitelei severnykh gorodov (na primere Nokolska i Dudinki)*. Social forest tundra: geographical mobility as an element of family trajectories of residents of northern cities (on the example of Norilsk and Dudinka). *Neprikosnovennyi zapas*. 2014, 97 (5). Available at: <http://magazines.russ.ru/nz/2014/97/15z.html> (accessed 12.07.2019). [In Russian].
29. Torre A. On the role played by temporary geographical proximity in knowledge transfer. *Regional Studies*. 2008, 42 (6): 869–889.
30. Torre A. *Wallet F. eds. Regional development and proximity relations*. Edward Elgar Publishing, 2014: 392 p.
31. Boschma R. Proximity and innovation: a critical assessment. *Regional studies*. 2005, 39 (1): 61–74.
32. Kordonskii S. In reality and really. *Logos*. 2000, 26 (5/6): 53–64. [In Russian].
33. Carson M., Sommerkorn M., Vlasova T. A resilience approach to adaptation actions. *Adaptation Actions for a Changing Arctic: Perspectives from the Barents Area*. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP). Chapter 8. Oslo, Norway, 2017: 195–217.