

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АВАРИИ И ПОСТСОВЕТСКАЯ ДОРОЖНАЯ ЭТИКА НА КОЛЫМСКИХ ТРАССАХ

Анастасия Игоревна Карасева

независимый исследователь

asya.karasyova@gmail.com

Аннотация: Статья полемирует с литературой о современных авариях, частным случаем которых выступает автомобильная авария. В отличие от традиционного подхода, рассматривающего такие события как порожденные технологиями явления, находящиеся вне моральных экономик современных обществ, статья фокусируется на их этическом измерении. На примере различий в том, как жители поселков вдоль колымских трасс (в пределах Магаданской области) рассказывают и помнят о «летних» и «зимних» авариях, исследуются особенности восприятия происшествий в условиях сильного холода. Автор показывает их особый символический статус, связывая его с «моральным разрывом» (термин Дж. Зигона) — ситуацией, когда привычные моральные действия становятся рискованными или невозможными и акторы сталкиваются с необходимостью этического выбора. «Моральный разрыв», в свою очередь, интерпретируется как следствие постсоветских изменений в инфраструктуре помощи на дороге, обусловленных масштабированием системы расселения и интенсификацией и автономизацией внутрирегиональной мобильности и осмысляемых колымчанами в терминах морального упадка. Таким образом, статья предлагает исторически контекстуализированную интерпретацию современных аварий, учитывающую моральные и инфраструктурные изменения в жизни колымских поселков в постсоветский период.

Ключевые слова: Колыма, Магаданская область, автомобильные аварии, постсоветская этика.

Благодарности: Исследование выполнено за счет средств гранта Российского научного фонда № 22-18-00238 «“Земля храбрых”: Преодоление неопределенности при взаимодействии с физической и социальной средой в российской Арктике» <<https://rscf.ru/project/22-18-00238/>>.

Для ссылок: Карасева А. Автомобильные аварии и постсоветская дорожная этика на колымских трассах // Антропологический форум. 2024. № 63. С. 93–123.

doi: 10.31250/1815-8870-2024-20-63-93-123

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/063/karaseva.pdf>

CAR ACCIDENTS AND POST-SOVIET ROAD ETHICS ON KOLYMA ROADS

Asya Karaseva

independent researcher

asya.karasyova@gmail.com

Abstract: This article debates with the literature on modern accidents, with a specific focus on car accidents. Modern accidents are typically analysed as technology-generated events outside the moral economies of modern societies. By analysing the differences in how residents of settlements along the Kolyma roads of the Magadan region of Russia recount and remember the so-called “summer” and “winter” accidents on the road, the author highlights the special symbolic status of accidents that occur in freezing weather and explains it in terms of “moral breakdown” (a term by J. Zigon). In this situation, habitual moral actions become risky or impossible, forcing the actor to make an ethical choice. “Moral breakdown,” in turn, is considered to be an effect of post-Soviet changes in the infrastructure of roadside assistance, which are driven by the scaling of the settlement system and the intensification and autonomisation of intra-regional mobility, interpreted by the Kolyma inhabitants in terms of moral decline. Thus, the article offers a historically contextualised interpretation of modern accidents, considering the moral and infrastructural changes in the life of Kolyma settlements during the post-Soviet period.

Keywords: Kolyma, Magadan region, car accidents, post-Soviet ethics.

Acknowledgments: This research was sponsored by a grant of Russian Science Foundation no. 22-18-00238 “‘The Land of the Brave’: Coping with Uncertainty in Interaction with Social and Natural Environment in the Russian Arctic” <<https://rscf.ru/project/22-18-00238/>>.

To cite: Karaseva A., ‘Avtomobilnye avarii i postsovetskaya dorozhnaya etika na kolymskikh trassakh’ [Car Accidents and Post-Soviet Road Ethics on Kolyma Roads], *Antropologicheskij forum*, 2024, no. 63, pp. 93–123.

doi: 10.31250/1815-8870-2024-20-63-93-123

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/063/karaseva.pdf>

Анастасия Карасева

Автомобильные аварии и постсоветская дорожная этика на колымских трассах

Статья полемирует с литературой о современных авариях, частным случаем которых выступает автомобильная авария. В отличие от традиционного подхода, рассматривающего такие события как порожденные технологиями явления, находящиеся вне моральных экономик современных обществ, статья фокусируется на их этическом измерении. На примере различий в том, как жители поселков вдоль колымских трасс (в пределах Магаданской области) рассказывают и помнят о «летних» и «зимних» авариях, исследуются особенности восприятия происшествий в условиях сильного холода. Автор показывает их особый символический статус, связывая его с «моральным разрывом» (термин Дж. Зигона) — ситуацией, когда привычные моральные действия становятся рискованными или невозможными и акторы сталкиваются с необходимостью этического выбора. «Моральный разрыв», в свою очередь, интерпретируется как следствие постсоветских изменений в инфраструктуре помощи на дороге, обусловленных масштабированием системы расселения и интенсификацией и автономизацией внутрирегиональной мобильности и осмысляемых колымчанами в терминах морального упадка. Таким образом, статья предлагает исторически контекстуализированную интерпретацию современных аварий, учитывающую моральные и инфраструктурные изменения в жизни колымских поселков в постсоветский период.

Ключевые слова: Колыма, Магаданская область, автомобильные аварии, постсоветская этика.

В январе 2023 г. популярный влогер-дальнобойщик из Сеймчана, Магаданская область, опубликовал видео поломки своей грузовой «Газели» на одной из колымских трасс в сильный мороз. На видео он подробно задокументировал детали происшествия, включая неоказание помощи другими водителями: «Проехало три машины, и никто не хочет меня везти к связи. Всем не по пути. И обратно не хотят меня везти, подвозить. Все боятся морозов. В общем, да. Так что помощи на трассе лучше не ждать ни от кого, надеяться только на себя» [Михалыч 2023]. В комментариях к видео водители из разных уголков страны, наряду с восхищением выдержкой автора, осуждали отказ в помощи на дороге и делились собственными историями неоказанной помощи или помощи, на которую ответили неблагодарностью.

Истории предоставленной или непредоставленной помощи, рассказанные с перспектив разных вовлеченных сторон (потенциальных и реальных помогающих и получателей помощи, а также ее свидетелей), составляют смысловой центр нарративов о поездках по колымским трассам. Вместе с тем теоретический анализ событийности дорожных

Анастасия Игоревна Карасева
независимый исследователь
asya.karasova@gmail.com

аварий в социальных исследованиях обычно игнорирует эту их сторону, помещая их в более широкий контекст индустриальных аварий, спровоцированных развитием технологий в эпоху капиталистической модерности, главным образом в XIX в. В англоязычных работах *accident* анализируется в контексте появления статистики, особенно эпидемиологической, и новых моделей управления. В качестве причины смерти *accident* представляет собой тип ожидаемого события «без явно выраженного морального содержания» [Green 1997a: 49], приписываемого «природе» нововременного индустриального порядка [Cooter, Luckin 1997: 5]¹ и, следовательно, не включенного в моральные экономики современных обществ. Историки и социологи связывают возникновение такой событийности с развитием капитализма, контрактных отношений, институтов страхования и риска [Figlio 1985; Луман 1994]; Мишель Фуко видел в ней проявление нововременной гувернаментальности и прогнозировал ее распространение на новые сферы [Фуко 2011: 51–102].

Для антропологов, описывавших эффекты неолиберализации в разных частях мира в 1990-е и 2000-е гг., дорожные аварии, за редким исключением [Masquelier 2002], стали воплощением ее сути. Димитрис Далакоглу на материале из послевоенной Албании рассматривает истории о дорожных авариях наряду с историями о бандитских нападениях и зверствах на дороге, ведущей к границе с Грецией, как знаки «неопределенности и текучести постсоциалистического транснационального проекта» [Dalakoglou 2017: 82]. Анализируя смерти в результате столкновений автомобилей и микроавтобусов в послевоенном Эль-Сальвадоре, Элен Муди подчеркивает индивидуализацию гибели в этих авариях по сравнению с военным периодом и задается вопросом о том, почему подобные смерти не охватываются дискурсом защиты прав человека [Moodie 2006]. На материалах из ЮАР Розалинд Моррис предложила различие между *accident* (аварией) и *contingency* (стечением обстоятельств), видя в *accident* симптом индустриального девелопментализма, а в *contingency* (в ее тексте воплощаемом в угоне автомобиля) — симптом постапартеидной неолиберализации и, таким образом, превращая аварию в символ определенного этапа истории региона [Morris 2010].

Таким образом, денатурализация *accidents*, деконструкция эпидемиологического дискурса в отношении них и социальная критика капитализма как системы отношений, производящей подобную концептуализацию, стала основной задачей социальных исследователей дорожных аварий [Lamont 2012; Lee 2012;

¹ См. также: [Perrow 1984; Virilio 2007].

Vardi 2014; Lamont, Lee 2015; Bednar 2020; Solomon 2021]. Как результат, в критических англоязычных работах о дорожных авариях преобладает дискурс насилия (ср. термины *road carnage*, *vehicular violence*), а единственным способом связать «несчастье (*misfortune*), мораль и субъективность» [Fassin, Rechtman 2009: 7] на дороге оказывается понятие травмы (см., например, публикации Роберта Беднара). Не умаляя важности критических исследований аварий, нельзя тем не менее не обратить внимание на ограничивающее следствие такого подхода — поддержание гомогенизирующей концепции смертельной аварии на дороге. В пределе, выраженном широко цитируемым текстом Моррис, аварии уводят в «постисторическую практику» — и эпистемологический тупик. В отличие от смежного понятия риска, для которого Мэри Дуглас и Арон Вилдавски предложили альтернативную концептуализацию, связывающую представления о риске и социальную организацию [Douglas, Wildawski 1983], для *accident* такой критики пока предложено не было, возможно в силу смысловых коннотаций этого слова в английском, акцентирующих случайность [Green 1997b: 1–2]. Как следствие, за рамками рассмотрения остается разнообразие дорожных событий и, соответственно, ряд исследовательских вопросов, например о том, какие аварии сохраняются в коллективной памяти, а какие забываются и почему, какие аварии в дискурсе оестествляются, а какие — нет и при каких условиях.

Хотя подходы в социальных исследованиях дорог в России многообразны [Щепанская 2003; Argounova-Low 2012; Васильева 2019; Kruglova 2019; Orlova 2021; Лурье 2023], включая анализ социальных функций дорожных мемориалов на местах гибели в авариях [Соколова, Юдкина 2012] и средств символической защиты от аварий [Щепанская 2012], автомобильные аварии тем не менее пока не составляли самостоятельного предмета исследования. Вместе с тем специфика неолиберализации в России, в частности степень присутствия государства [Ssorin-Chaikov 2003; Kruglova 2019], его определяющее влияние на состояние и работу инфраструктуры коллективной жизни [Collier 2011], а также этические эффекты советского проекта социальной организации [Zigon 2007; Kruglova 2016; Cherkaev 2023], дает возможность переосмыслить событийность современной аварии как находящейся за пределами моральной экономики современных обществ.

В статье на материале нарративов об автомобильных авариях на дорогах Колымы (в пределах Магаданской области) я покажу образующую роль трассы для идентичности колымчан, прослежу различия в описании и памяти о дорожных событиях, произошедших в разные сезоны, и опишу условия превращения

«зимней» аварии в «моральный разрыв» (*moral breakdown*) — ситуацию, когда хабитуальное действие согласно устоявшейся моральной норме оказывается рискованным или невозможным и действующему приходится совершить сознательный этический выбор [Zigon 2007]. Главным источником послужат интервью, собранные в ноябре-декабре 2022 г. в трех поселках Магаданской области, расположенных вблизи трех дорог — основной Колымской (Палатка), Тенькинской (Усть-Омчуг) и Гербинской (Омсукчан) трасс, и в Магадане, а также наблюдения, сделанные в качестве пассажира легкового автомобиля, автобуса и микроавтобусов в поездках по этим трассам, включая и более ранние экспедиции 2015 и 2016 гг. Среди моих собеседников были представители разных групп пользователей трассы (дальнбойщики, водители и пассажиры легковых автомобилей и микроавтобусов, пассажиры рейсовых автобусов). Кроме того, я буду опираться на публикации из местной прессы и социальных сетей — телеграм-каналов и инстаграм-аккаунтов магаданских СМИ и YouTube-каналов колымчан, фиксирующих свои регулярные поездки по трассе, и привлекать советские источники, посвященные поездкам по колымским дорогам.

Структура расселения на Колыме и ее постсоветские изменения

Колыма представляет собой территорию в бассейне реки Колымы на северо-востоке России, административно относящуюся к ведению трех субъектов РФ — Республики Саха (Якутия), Магаданской области и (минимально) Чукотского автономного округа. Это гористая местность с резко континентальным климатом и выраженными температурными контрастами как в одной точке в течение года, когда температура может колебаться от -60°C зимой до $+40^{\circ}\text{C}$ летом, так и между географически близкими точками в силу особенностей рельефа, когда разница в температуре между перевалом и долиной может составлять $10\text{--}20^{\circ}\text{C}$. В статье я сосредоточусь только на той части Колымы, которая находится в пределах Магаданской области¹.

Современная структура расселения и дорожная сеть в регионе — результат индустриального освоения, начатого в 1930-е гг. в рамках деятельности Дальстроя. С 1930-х до конца 1980-х гг. население региона стабильно росло — в первые два десятилетия за счет насильно перемещенных жителей, затем благодаря финансовому и социальному стимулированию. Система расселения, сложившаяся к концу 1980-х и «[х]арактеризовавш[ая]ся

¹ Об особенностях мобильности в якутской части Колымской трассы и на Якутско-Магаданском пограничье см.: [Осипова, Винокурова 2017; Осипова 2020; Burnasheva et al. 2024].

равномерностью размещения производительных сил» [Чайка, Мизеровская 2021: 24], включала населенные пункты, расположенные главным образом вблизи дорог или рек на расстоянии до нескольких десятков километров друг от друга¹. Хотя закрытие населенных пунктов с последующим расселением жителей случилось и в советские годы², с распадом Советского Союза и изменением системы финансирования Крайнего Севера в 1990-е гг. оно стало массовым. Между переписями 1989 и 2010 гг. население региона сократилось почти на 60 % [Население 2024], количество поселков городского типа и сельских населенных пунктов также значительно уменьшилось (см. подсчеты: [Чайка, Мизеровская 2021: 28–29]). Дороги играли ведущую роль в трансформации системы расселения: «ленты» размещения небольших городских населенных пунктов тяготеют к федеральной трассе, а также к рекам и ручьям, в окрестностях которых добывается россыпное золото, в то время как удаленные от дорог поселки исчезали с карты в первую очередь [Там же: 25]. В настоящий момент, согласно Реестру административно-территориальных единиц Магаданской области³, в регионе 72 населенных пункта, при этом немалая часть из них существует фактически только на бумаге⁴, а основная часть населения (около 70 %) проживает в Магаданской агломерации.

Изменения в структуре расселения имеют несколько следствий. Во-первых, с точки зрения водителей-дальнобойщиков, они привели к исчезновению дорожного сервиса — пунктов, где водители могли бы отдохнуть, отремонтировать автомобиль и вызвать для сломавшихся коллег на трассе так называемую *техничку*. Эта ушедшая инфраструктура прошлого сегодня описывается не только как техническая, но и как моральная⁵.

Виктор: <...> Раньше автобаза. Раньше технички были в сов-дэповское время. У меня по тем временам такая ностальгия. Но я вырос в Советском Союзе, елки-палки.

АК: Технички были вот на тех точках, что вы сказали, да? Сусуман, Ягодное...

Виктор: Да, да. Там были. И на автобазах технички. Вот, допустим, там передаешь с какой-то попутной машиной, что

¹ См. карту, подготовленную сотрудниками Магаданского областного краеведческого музея: <<https://magadanmuseum.ru/pano/taiga/map.html>>.

² См., например, историю населенных пунктов, ликвидированных в связи с организацией Колымского водохранилища: [Грибанова 2013: гл. 10].

³ См. последнюю редакцию: <<https://docs.cntd.ru/document/453377502>>.

⁴ См. пример расселения одного такого поселка, продолжающего числиться в реестре: [Карасева 2020б].

⁵ Ср. с описанием разбитой дороги как аффективной инфраструктуры в Восточной Сибири: [Orlova 2021].

«на этом... на пункте дорожном передай». Или там где-то «на автобазе заедь и передай». Вот передает. Или сам. Машину бросил и... Раньше бросали машины с зеркалами, с ключами, со всем. Кабины открытые — заходи. Если жратва есть — покушай, елки-палки. Ну, машины бросали. Вот когда вот поломался, то на попутку сел и поехал. Приезжаешь сюда, технику берешь, едешь, застегнул и тащишь ее на автобазу. Ничего не брали, не трогали ничего. Потому что все свои были [ПМА 2022]¹.

Во-вторых, масштабирование географии расселения прямым образом повлияло на повседневную мобильность, так как сосредоточение возможностей выбора качественных товаров и услуг (в первую очередь медицинских) в областной столице вынуждает жителей поселков за пределами Магадана к периодическим поездкам в город. Транспортная система внутрирегиональных перевозок области включает малую авиацию и автотранспорт. Самолеты связывают Магадан и ряд отдаленных районных центров, однако полеты дороже и в силу большей зависимости от погоды непредсказуемее поездок на муниципальных автобусах или коммерческих маршрутных *такси* и *хайсах*². Кроме того, внутрирегиональное пассажирское сообщение по воздуху в большинстве районных центров было возобновлено после советского времени сравнительно недавно, с 2020–2021 гг., и для многих это все еще непривычный способ добираться до областного центра. Вместе с тем одной из главных постсоветских трансформаций в повседневной мобильности стала ее автономизация за счет роста числа владельцев личного автотранспорта (ср.: [Broz, Nabecк 2015: 555–556]), в том числе на фоне нестабильности официальных пассажирских перевозок в отдельные годы. Таким образом, многочасовые поездки по автодорогам в качестве водителя или пассажира составляют опыт почти каждого жителя поселка Колымы к западу от Магадана.

Колымская трасса vs колымские трассы

Колымская трасса (официально: федеральная автодорога «Колыма» Р-504) — самая известная дорога Северо-Востока, соединяющая Якутск и Магадан. Ее длина составляет почти 2000 км, включая 834 км на территории Магаданской области. Под именем «дороги костей» она воплощает прошлое времен ГУЛАГа, привлекает туристов и выступает региональным брен-

¹ См. список информантов в конце статьи. Все имена в тексте — псевдонимы.

² Сокращенное название распространенной марки грузопассажирских автомобилей Toyota Hiace, используемое жителями Омсукчана в качестве синонима микроавтобуса.

дом главным образом Магаданской области. Споря с этой характеристикой и стремясь подчеркнуть важность Колымской трассы для жизни в этих краях, местные жители часто называют ее «дорогой жизни» с легко считаваемой аллюзией к «дороге жизни» из блокадного Ленинграда (см. ил. 1 на цветной вклейке).

Вместе с тем федеральная автодорога не является на Колыме единственной. Сеть колымских автомобильных дорог включает также Тенькинскую трассу, официально именуемую дорогой межмуниципального значения «Палатка — Кулу — Нексикан», Гербинскую (Омсукчанскую) трассу, трассу «Магадан — Балаганное — Талон», связывающую села на побережье Охотского моря, и Сеймчанскую трассу, формально состоящую из трех дорог межмуниципального значения, а также некоторое количество мелких дорог разного статуса (см. ил. 1). Покрытие на большей части Колымской трассы (за исключением примерно 80 км вокруг Магадана и частей внутри поселков, где лежит асфальт) и на всех других региональных дорогах грунтовое. Основное отличие этих дорог от федеральной — объем государственного финансирования, выделяемого на их содержание, и, соответственно, выполняемые на них типы работ. Согласно официальному сайту национального проекта «Безопасные и качественные дороги России», начатого в 2019 г., в то время как на федеральной трассе некоторые особо опасные участки, так называемые *прижимы*, были полностью реконструированы (т.е. спрямлены и расширены), а кое-где на них даже было установлено освещение, на региональных дорогах работы включают в основном ремонт мостов и текущий ремонт покрытия¹. Таким образом, в отличие от федеральной трассы, рисунок которой постепенно превращается в «автобан» или «шоссе»², региональные дороги сохраняют свой оригинальный дизайн с узкими проездами и крутыми поворотами. Именно это разнообразие колымского дорожного ландшафта я стремлюсь подчеркнуть употреблением формы множественного числа «колымские трассы», вопреки доминирующей в публичном дискурсе форме единственного числа.

Вместе с тем нельзя не отметить эмное употребление понятия *трасса* в единственном числе. Его семантика двояка. С одной стороны, оно свидетельствует об онтологизации пространства дорог, превращении его в субъект действий³: «*трасса* не про-

¹ Национальный проект «Безопасные качественные дороги»: <<https://bkdrf.ru/map/magadan>>.

² См. комментарии пользователей @712VaneK и @user-yu7cp1kc1v к YouTube-обзору проезда по реконструированному Черному прижиму: [Barmaley 2019].

³ Ср. агентность дороги, выраженную в ее способности формировать «культуру дороги»: [Щепанская 2003].

щает <...> на “ты” с ней нельзя» [ПМА 2022, Герман], «*трасса* — это моя кормилица» [ПМА 2022, Виктор], «*трасса* — это, конечно, *трасса*» [ПМА 2022, Нина]. С другой стороны, это понятие отражает социальное структурирование колымского пространства: *трасса*, *трассовские* — наименование жителей поселков вне Магадана, включая, например, населенные пункты Северо-Эвенского муниципального округа, не связанного с региональной столицей автодорогой. Такое наименование может употребляться как нейтрально, так и оценочно. Магаданцы иногда используют его пейоративно, например объясняя ненормативное поведение соседей. Для некоторых жителей поселков быть *трассовским* — предмет гордости, так как означает знание настоящей колымской жизни и умение справляться с трудностями, создаваемыми окружающей средой, ибо *трасса* характеризует еще и пространство провербиальных колымских морозов со всеми вытекающими для городского человека последствиями [Карасева 2018] (ср.: [Щепанская 2024]). Таким образом, *трасса* парадоксальным образом воплощает в себе дикость и суровость — черты, которые современные дискурсы эпохи советского освоения приписывали природе и которые во многом продолжают определять смысловую архитектуру повседневной жизни и сегодня, обычно характеризуя лиминальное пространство «бездорожья» [Kruglova 2019].

Постсоветская дорожная этика

Колымские дороги представляют собой социальную сцену, где колымчане утверждают центральность мобильности для своей идентичности. Это проявляется не только в использовании наименования *трасса* в социальном значении, но и в следовании дорожной этике, которая подразумевает вежливое поведение на трассе и предложение помощи на дороге тем, кто выглядит нуждающимся в ней. Оказание помощи на трассе — одна из первых вещей, которые колымчане сообщают о себе чужакам. Дорожная взаимовыручка не является специфическим колымским правилом: с одной стороны, она характеризует «мужское братство» [Щепанская 2012] или «порядок мужиков» [Kruglova 2019] по всей стране, с другой стороны, отсылает к более общему дискурсу взаимовыручки, широко распространенному среди северян. На Колыме важна, однако, связка помощи с дорогой и то, что колымчане видят в ней свою отличительную черту, по которой их опознают в других регионах.

[В]о Владивостоке я тоже не одиножды, пока там жил полгода, в магазине с людьми общался. Они мне говорят: «Мы очень сильно слышаны за колымскую трассу, что тут все очень сильно выручают, никто никогда не остановится, никто никогда мимо не проедет». И он говорит: «Я так вам в этом

плане завидую, — один водитель говорил мне, — потому что тут во Владивостоке и в Хабаровске такой истории нет». Ну то есть люди мимо проехали, и все. Всем без разницы, что случилось. Все живут только своей жизнью [ИМА 2022, Максим].

Дорожная этика выражается во множестве действий. Вежливым поведением считается, например, водителю *налива*¹ дать себя обогнать легковой машине, чтобы она не ехала за ним по грунтовой дороге в облаках пыли, или снизить скорость при объезде ремонтируемой на обочине машины. Невежливым — ехать посередине дороги, вынуждая водителей попутных автомобилей рисковать съездом в кювет, или использовать ослепляющие ксеноновые фары. Помощь на дороге может принимать разные формы: от передачи информации о поломке знакомым в поселке (для этого иногда нужно доехать до точки связи в поселке или возле пикета экстренной связи²) до одолживания или дарения инструментов, запчастей или бензина. Исчерпывающее изложение этой этики дано в очерке московского журналиста Филиппо Валоти-Алебарди, основанном на интервью с колымскими дальнбойщиками.

Не проедь мимо — у нас самое важное правило. Вот вроде бы даже лето и тепло на улице, но если машина стоит на обочине со включенными аварийками, то ты просто обязан притормозить и, что называется, «пройтись пешком мимо машины». Если человеку что-то нужно — отдаешь без оглядки. Неважно, знакомый или незнакомый это человек — никогда не жалея. Все, что отдал, к тебе вернется. Я в свое время отдавал и лопату, и монтажку, и камеру, и запчасть какую-нибудь, но и мне бывало отдавали. И в аварию я попал, на трассе неделю жил, а ребята проезжали и кормили, и все, что нужно было, отдавали. Это у нас непреложный закон [Валоти-Алебарди 2017]³.

Этот моральный габитус обычно возводится информантами к позднесоветскому времени. Однако поверхностный анализ доступных советских источников постдальстроевской эпохи показывает, что в них дорожная этика в таком виде не фигурирует. Так, в источнике 1959 г. — травелог о путешествии по Колымской трассе к полюсу холода в Оймяконе — автор обращал внимание не на сам факт помощи на дороге, а на отсутствие платы за нее: «В Оротукане я попытался расплатиться

¹ Грузовой транспорт, везущий наливные грузы, чаще всего жидкое топливо.

² Пикеты экстренной связи — разработка магаданской телекоммуникационной компании «Арбуз». Они представляют собой бывшие морские контейнеры, оборудованные технологиями подключения к мобильной связи, интернету и видеосвязи с МЧС. Некоторые из них также оснащены нагреваемым помещением, запасом одежды, воды, продуктов и лекарств.

³ Ср. с этикой дальнбойщиков в Якутии: [Осипова 2020: 282].

с водителем “Татры”, но стоило мне протянуть ему деньги, как он окатил меня таким осуждающим взглядом, что я поторопился извиниться. Отличительная черта колымских шоферов — бескорыстие. Факт, что их интересует человек, а не деньги. Когда новосел становится местным водителем, ему сразу же “внушают” моральный кодекс автодорожной Колымы, и тому, кто его нарушает, приходится плохо» [Урин 1959: 88]. В более позднем источнике — сборнике очерков зарубежных журналистов, восхищающихся советской жизнью на Севере, — отсутствие близких пунктов помощи на трассе использовалось в качестве аргумента в пользу необходимости хороших машин, способных покрывать такие расстояния [Дивиш 1988: 35], а взаимовыручка водителей на трассе не упоминалась вообще. В кинохронике 1983 г. взаимовыручка и водительское братство упомянуты, но не занимают центрального места [Zudin 2022]. Вероятно, в оттепельное и позднесоветское время взаимовыручка на дороге выступала частью более общей социалистической морали¹ и поэтому могла не привлекать внимания приезжих как нечто регионально-специфичное. Генеалогия колымских представлений о дорожной этике нуждается в более тщательном исследовании. Для целей статьи важно подчеркнуть, что на Колыме дорожное поведение является фокусирующей линзой не только отношений с государством, как показала Анна Круглова на уральском примере [Kruglova 2019], но и этики дорожной солидарности внутри «порядка мужиков».

Неследование этой этике интерпретируется как признак социальной чуждости, воплощаемой в фигуре мигранта. За заявлением об обязательности помощи на трассе в интервью также часто следует тревожная констатация неблагоприятных изменений «в последнее время» из-за миграции: опытные водители, знающие порядки трассы, покидают регион, в то время как на заработки активно приезжают не знакомые с ними мигранты из Центральной Азии. До 2024 г. озабоченность количеством иноэтничных мигрантов в магаданских социальных медиа обычно высказывалась в связи с обсуждением водителей такси. С 2024 г. в области на год введен запрет на работу мигрантов в общественном транспорте и такси² — сегодня это единственное ограничение в региональном трудоустройстве. То есть на Колыме широко распространенный в России расистский дискурс преломляется через оптику дорожного поведения. Таким

¹ См. подробнее: [Cherkaev 2023].

² Указ Губернатора Магаданской области от 22.11.2023 № 146-у «Об установлении на 2024 год запрета на привлечение хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность на территории Магаданской области, иностранных граждан, осуществляющих трудовую деятельность на основании патентов, по отдельным видам экономической деятельности» <<http://publication.pravo.gov.ru/document/4900202311220001>>.

образом, колымские дороги выступают местом производства социальных идентичностей, локальной социальной структуры и норм поведения.

Значение дорожных происшествий

Дорожные происшествия на колымских трассах многообразны. Аварии составляют значимую часть локальных новостей, и в тех медиа, где есть возможность интерактивности, вызывают активный отклик и обсуждение в комментариях. Чаще всего в новостях оказываются происшествия на территории или в ближайших окрестностях Магадана. С точки зрения статистики ДТП¹ на 100 км автодорог, колымские дороги соответствуют усредненным российским показателям (ср. со статистикой дорожных происшествий в Якутии: [Осипова, Винокурова 2017]). В то же время смертность и травматизм в результате аварий здесь значительно выше, чем в среднем по России, особенно если оценивать разницу между зимними и летними показателями: в среднем по России число погибших на 100 тыс. населения составляет 0,8 зимой и 1,1 летом, число раненых — 8,2 и 11 соответственно; в Магаданской области число погибших — 0,8 зимой и 2,1 летом, раненых — 10,8 и 18,6.

Сезонность выражена как в непосредственном опыте поездок, так и в собирательных образах аварий. Характерная «летняя» авария — это столкновение автомобилей в пыли, один из которых обгоняет по встречной полосе едущее впереди более медленное транспортное средство, чаще всего в качестве такого обгоняющего упоминаются местные маршрутные такси. (Поскольку на большей части колымских дорог покрытие из щебня, гравия и песка, летом на дорогах много пыли, ограничивающей поле видимости водителя.) Однако конкретные аварии такого типа не остаются в публичной памяти, они дискурсивно существуют в обобщенном виде, в качестве клише «гонят и сталкиваются в пыли». Дискурсивное доминирование этого образа прослеживается и в описании конкретных аварий. В нижеследующем отрывке из группового интервью участницы вводят пыль в качестве объяснения, несмотря на то что рассказчица, мать которой погибла в той аварии, акцентирует другую причину.

Вера: Аварии вообще бывают очень-очень страшные, да. [вздох]
Про аварии. Что именно хотите узнать?

АК: Какие известные случаи были?

Вера: Ой, известные...

¹ Все приведенные показатели рассчитаны автором на основе статистических данных о ДТП, взятых с сайта ГИБДД РФ: <<http://stat.gibdd.ru/>>. О различиях в определении ДТП между ГИБДД, Минздравом и Росстатом см.: [Фаттахов 2014].

Светлана: *Мой известный случай...*

Вера: *...это вот да, вот мама у нее погибла. У нее как раз только сыночка...*

Светлана: *В 98-м году.*

Вера: *Расскажи вот это.*

Светлана: *Ну в 98-м году она погибла. Ехала с [соседнего поселка], получается. А нет, с [нашего поселка].*

Вера: *От вас она ехала, да, ты же говорила — сыночка родился.*

Светлана: *[В наш поселок], да. Вахтовка — ну пьяный водитель, конечно, выпивший был водитель там. А откуда они ехали? Дорожники магаданск... ой, эти, [поселковые] дорожники это были. Вот, и они ну столкнулись, получается. Мама ехала в МАЗе или в КАМАЗе, какая-то такая машина была. <...> В вахтовке, по-моему, три человека или два погибло. Молодой парень там погиб какой-то. А, и еще — два, по-моему. Два или три, не помню. [Вера: И мама.] А в той машине — мама моя. Водитель живой, но мама сразу погибла. Это был 98-й год. Такая вот история у нас.*

АК: *Это было летом, зимой?*

Светлана: *Это было [17]-го сентября.*

АК: *То есть это когда уже размывает дороги немножко?*

Светлана: *Нет, это еще сухо.*

Вера [одновременно]: *Да нет, это еще нормально. У нас в сентябре уже ничего не размывает.*

Светлана: *Это просто человеческий фактор.*

Вера: *У нас размывает в летний период до августа.*

Надежда: *Ой, самое главное — может, пыль еще вот эта, что у нас...*

Светлана: *Да, было облако пыли. Вот забыла, какой километр...*

Вера [одновременно]: *Вот! Я же говорю еще, да — они не видят, они несутся. Еще и пьяные.*

[Светлана и Вера уточняют место аварии.]

Светлана: *Ну там человеческий фактор как бы [ПМА 2022].*

В данном случае рассказчице приходится балансировать, выстраивая свою историю в соотношении с обобщенным образом «летней» аварии из-за пыли: с одной стороны, она соглашается с этим распространенным фреймингом, с другой — неоднократно подчеркивает ответственность водителя. Наличие устоявшегося фрейма для «летних» аварий способствует их нормализации и превращению в частные трагедии, воспринимаемые как печальная данность колымской жизни. Эти аварии помнят только люди из непосредственного окружения пострадавших, например конкретно об этой аварии, хотя рассказчица характеризует ее как известный случай, мне не рассказывали другие информанты из того же поселка за пределами круга ее непосредственных коллег.

Специфическая черта «летних» аварий — трудность их идентификации по следам рассказов. Так, один из информантов — мужчина около 40 лет с типичной рабочей траекторией, в которой перемежаются работа в золотодобыче и водителем в разных местах, родом из поселка на федеральной трассе, теперь живущий в Палатке, упомянул аварию с участием маршрутного такси близ ныне не существующего поселка Мякит на Колымской трассе, в которой погибло 10 или 9 человек. В региональной прессе мне удалось установить две подходящие по описанию аварии — у поселка Мякит с меньшим числом пострадавших в 2009 г. [Холоимов 2009] и с тем же числом жертв, но тридцатью километрами дальше, на 294 км трассы, в 2010 г. [Кудзиева 2010]. Этот пример хорошо показывает степень стереотипизации летних событий.

Запоминание конкретных аварий такого типа людьми, чьи непосредственные родственники или знакомые не пострадали в них, по-видимому, связано с их положением на ментальной карте относительно места аварии. Характерно, что упомянутую неидентифицированную аварию на Мяките припомнил только один человек, в то время проживавший в поселке примерно в 100 км от места аварии. Среди моих информантов в поселках на Тенькинской и Гербинской трассах событий возле Мякита не вспомнил никто, несмотря на подробное освещение обеих аварий в областных СМИ. Локальное запоминание обнаруживается и в случае аварий других типов. Так, в одном из поселков жители рассказывали историю о машине «УАЗ Патриот», несколько лет назад унесенной с дороги мощным потоком воды во время сильных дождей. Узколокальный характер коллективной памяти о «летних» событиях, как кажется, отражает их восприятие как трагичных, но естественных — типичной дорожной аварии в том смысле, в котором она обычно описывается и критикуется исследователями.

Зимой ездить по трассам легче — водители (как дальнобойщики, так и шоферы, например, машин скорой помощи или «Почты России», регулярно ездящие между оставшимися поселками и районными центрами) шутят про «белый асфальт» и подчеркивают безопасность зимних поездок с точки зрения дорожного покрытия. Однако зимой возникают трудности другого рода. При очень низких температурах свойства материалов автомобиля и других необходимых для поездки веществ меняются: резина теряет эластичность, металл становится хрупким, масло — вязким. Это повышает вероятность поломки и, следовательно, неопределенность автомобильной поездки. В свою очередь, изменения в структуре расселения и отсутствие мобильной связи за пределами редких поселков и точек у пикетов экстренной связи делают потенциальную поломку рискованной

вследствие невозможности оперативно обратиться за помощью: возникающий здесь риск — замерзнуть насмерть, не дождав-шись помощи¹. Именно «зимние» аварии жители поселков предъявляют в качестве событий, демонстрирующих всевластие и опасность трассы.

Герман: *А представьте: в [минус] 40, в [минус] 50 где-то сло-маться. Все. Когда машина встала... Когда машина работает, то ладно, если там с ходовой что-то случилось. Там еще ладно. Сиди в кабине — тепло. А если что-то с двигателем, то все, он глохнет. У меня, допустим, две пары валенок в машине здесь. Ну я как старый колымчанин здесь.*

АК: *Вот расскажите, да. Интересно.*

Герман: *У меня две пары валенок, у меня ватные штаны. Я, когда еду на трассу... Здесь-то [в поселке] ладно, потому что здесь, если что, кому-то позвонил, он тебя до гаража до-тащит. А на трассе — вон, пожалуйста, валенки тоже. Не, я не шушу с этим. Потому что, как у меня отец говорил, говорит: «Замороженных я видел на Колыме много, а запарен-ного — ни одного» [ПМА 2022].*

По сравнению с «летними» «зимние» аварии с замерзнувшими жертвами более выражены в коллективной памяти колымчан. В моих материалах выделяются две истории замерзания, обе освещались в федеральных СМИ. Первая произошла в январе 2009 г. с дальнобойщиком, который упал с перевала Лошкалах (Лачкалах) на Тенькинской трассе, был задавлен в кабине и за-мерзал там около 9 часов, пока его коллеги и спасатели МЧС безуспешно пытались его вызволить [Бояркин 2009; Щербако-ва 2009]. Теперь на перевале ему установлен памятник, там же по-прежнему можно увидеть и сам пострадавший автомобиль. Есть свидетельства о том, что некоторые дальнобойщики счита-ют погибшего своим ангелом-хранителем на Тенькинской трассе [Валоти-Алебарди 2017]. Эту историю хорошо помнят и за пределами поселков Тенькинской трассы, особенно среди родственников и близких друзей дальнобойщиков. В одной из версий этой истории, которую мне рассказал бывший геолог из Омсукчана, происшедшее было помещено на ведущую к по-селку Гербинскую трассу. Подобная фольклоризация, как ка-жется, подчеркивает важность этого события.

Вторая история произошла с двумя молодыми людьми из по-селка Ола вблизи Магадана, на территории Якутии, в конце ноября 2020 г. Они перегоняли легковую машину из Якутска до Магадана и свернули на старую, более короткую и ныне редко используемую часть Колымской дороги, по которой теперь

¹ О связи холода и помощи в Новгородской области см.: [Щепанская 2024: 82].

ездят только охотники и рыбаки. На дороге они повредили радиатор, и машина встала в глухом месте — без мобильной связи, в десятках километров от ближайшего жилья. Когда их нашли, один уже замерз, второй получил серьезное обморожение, в итоге лишившись всех конечностей¹. Историю этой аварии рассказывали мои собеседники и собеседницы во всех населенных пунктах, посещенных в ходе экспедиции 2022 г., включая Магадан, вне зависимости от рода занятий, водительского стажа и характера собственных поездок по трассе.

Важно подчеркнуть, что других историй гибели от мороза на трассах из-за не оказания своевременной помощи, помимо двух представленных выше, в моих материалах нет. На соответствующий вопрос о том, знают ли они кого-то лично, кто был в такой ситуации, информанты обычно отвечали отрицательно. При этом трагические случаи замерзания в черте поселков, в том числе в машинах, в моих полевых материалах зафиксированы. Однако такая гибель в поселке воспринимается скорее как трагический случай, произошедший по вине самих жертв: в этих рассказах обычно упоминается состояние алкогольного опьянения погибших. Парные этим рассказам — истории помощи случайно обнаруженным на улице пьяным людям. То есть замерзание в поселке — результат поведения самих замерзших, а отсутствие помощи интерпретируется скорее как неудачное стечение обстоятельств, нежели моральная ответственность сообщества.

Таким образом, в отличие от «летних» стереотипизированных трагических случаев, «зимние» аварии с замерзанием на трассе получали большее медийное освещение и сохранились в коллективной памяти, не утратив свою индивидуальность, что подчеркивает их особый статус для колымчан. В то время как «летние» аварии в результате превышения скорости и обгонов воплощают собой эксцесс мобильности, «зимние» аварии оказываются ситуациями, в которых сообщество колымчан обнаруживает свою неспособность обеспечить мобильность.

Как показывает следующий отрывок из интервью с сотрудниками и постоянным читателем библиотеки в одном из поселков, нарушения дорожной этики особенно чувствительны именно при зимних авариях.

Валерий Анатольевич: *По-хорошему, вам бы съездить по Золотому кольцу. Называется Золотое кольцо: Магадан, Усть-Омчуг, туда на Сусуман, Нера — и вот это вот кольцо проехать. Впечатления, громадные впечатления, 2000 км. Я один*

¹ Подробную реконструкцию этой аварии см.: [Карпенко 2021].

раз проехал — я до сих пор все это помню [смеется].

Галина Александровна: *И не застрячь нигде [смеется].*

Валерий Анатольевич: *Это желательно летом, вот, если у вас будет возможность. Зимой тяжело. <...>*

АК: *А почему летом лучше, чем зимой?*

Валерий Анатольевич: *Потому что безопасней, это одно, что вы не замерзнете. Во-вторых...*

АК: *Но зато летом пыльно и ничего не видно.*

Валерий Анатольевич: *Это пыль, да.*

Галина Александровна: *Как повезет.*

Наталья Алексеевна: *Да нет, летом видно. А зимой не факт, что останоятся и помогут. У нас сейчас это хорошо процветает.*

АК: *Да вы что, да? Зимой могут не остановиться?*

Наталья Алексеевна: *Вообще.*

Галина Александровна [одновременно]: *Тю! [смешок].*

Валерий Анатольевич: *Да, могут не остановиться и...*

Наталья Алексеевна: *Даже не [тихо, нрзб.].*

Валерий Анатольевич: *<...> И раньше, раньше люди...*

Наталья Алексеевна: *Всегда останавливались, да. А сейчас [очень тихо, нрзб.].*

Валерий Анатольевич: *Вот мы ж когда с вами говорили о раскулачивании [имеется в виду ограбление машин, едущих или оставленных на трассе], да, вот раньше [в советское время] это было не принято. И раньше всегда останавливались. А потом, в связи с криминализацией обстановки — ну у нас бандитизм был по всей стране в девяностые, и здесь тоже был, и сейчас продолжается эта вся криминализация, понимаете — люди боятся останавливаться. [Далее В.А. рассказывает историю, как он остановился помочь двум пьяным парням и опасался, что они его «выдернут» из машины, и затем вспоминает, как в советское время приехал помогать застрявшему углевозу и водитель отказывался быть вытасканным до тех пор, пока они не выпьют вместе.] Народ очень разный вот. Но в связи с криминализацией, и особенно зимой, очень опасно. Когда большие морозы... Был тоже такой случай, что из пяти машин остановилась одна. Мы стояли... у нас погнало воду, ну охлаждающую жидкость. Из пяти машин... сорок градусов было. Из пяти машин остановилась одна. Вот. Идут — а нам нужно было просто воды, и ничего [нрзб.] [ПМА 2022].*

Это обсуждение демонстрирует, что символическое значение «зимних аварий» определяется конфликтом между двумя тенденциями в постсоветские годы. С одной стороны, на фоне закрытия поселков, изменения структуры расселения и уменьшения возможностей для получения помощи в населенных пунктах вдоль трасс «люди как инфраструктура» спасения [Simone 2004],

вероятно, играют бóльшую роль, чем прежде. С другой стороны, растет субъективное ощущение неуверенности в надежности этой социальной инфраструктуры — как в наличии других машин, способных предоставить помощь, что выражается в (преимущественно магаданском) нарративе о пустой трассе зимой, так и в следовании водителей колымской дорожной этике. Увеличение потока машин на колымских трассах в связи с разработкой новых месторождений, отмечаемое жителями трасовских поселков в последние годы, не приводит к усилению чувства уверенности в том, что при необходимости помощь будет оказана. В отличие от уральского примера Анны Кругловой [Kruglova 2019: 458], на Колыме раздвоенность ожиданий (представления о том, как должно быть, и ожидания, что так, как должно быть, не будет) характеризует не отношения с государством, а «порядок мужиков», т.е. взаимовыручку, актуализирующуюся в пространствах провала государства. Дорожная неопределенность оказывается продуктом социальных отношений, а «зимняя» авария — «моральным разрывом» и «символически важным индикатором социальной целостности и фрагментации» [Figlio 1985: 184], т.е. обладает качеством, обычно приписываемым несчастьям в доиндустриальных обществах.

Дискурсы готовности к авариям

Дискурсы готовности к авариям — это идеологические модели, описывающие субъективное позиционирование внутри ландшафта возможных аварий. Четкое различие между дискурсами готовности к авариям в Магадане и «на трассе» отражает социальную границу между символическими пространствами «модерного города» и «дикой природы», характерную для символической топографии и в других частях страны [Kruglova 2019]. Оно прослеживается при анализе интервью или статей, опубликованных сотрудниками ГИБДД в областной прессе. Описание аварийности в Магадане фреймируется в терминах дефицита внимания, дисциплины и надзора (в случае детей) у индивидуальных участников дорожного движения: «Вывод очевиден: осторожность и внимание — ваши верные спутники на дороге» [Мурлин 2013]; «[М]ожет быть, все эти проблемы стояли бы не так остро, если бы мы были чуть-чуть, самую малость внимательнее и осторожнее на дороге, если бы мы немного берегли самих себя» [Тумов 1999]. В этой модели готовность требует дисциплины внимания и «измениени[я] сознания и образа мышления» [Там же] и воспроизводит дискурс, широко распространенный в литературе самопомощи в «экстремальных ситуациях» в 1990-е гг. [Карасева 2020a].

В описании аварийности на колымских трассах сотрудники ГИБДД акцентируют дефицит материальной инфраструктуры —

пунктов, где водители могли бы помыться, поесть и поспать, при необходимости отремонтировать машину [Асташин 1999], а также исправных деталей автомобилей: «Аварийность наблюдается в местах прохождения трассы рядом с поселками и через населенные пункты, здесь, как правило, нередки наезды на пешеходов и мотоциклистов. Неисправность тормозной системы, ручного управления либо неверный выбор скоростного режима без учета профиля дороги на перевалах приводит к дорожно-транспортным происшествиям» [Красавин 2000]. Примечателен диалог между магаданским журналистом и представителем Управления государственного автодорожного надзора, где последний перечисляет инфраструктурные проблемы трассы вроде состояния автобусов и закрытия автовокзалов, а первый суммирует их, переводя на язык дефицита внимания: «дорога, как и море, ошибок не прощает» [Бояркин 2002]. В этой модели готовности к авариям люди выступают как часть инфраструктуры, недостатки водителя (неправильный выбор скорости или пребывание в нетрезвом состоянии) перечисляются через запятую в описании прочих дефицитов инфраструктуры.

В отсутствие «насущенного сервиса» [Асташин 1999] жители поселков говорят о готовности к автономии. Этот дискурс готовности больше соответствует стратегиям московских домохозяйств 1990-х, описанным Ольгой Шевченко [Shevchenko 2009]. На колымских трассах стремление к автономии прослеживается на уровне «машино-хозяйства» (*car-hold*) [Broz, Habeck 2015] — социальной общности, объединенной машиной. Расщепленность ожиданий в отношении помощи на трассе (одновременно ее оказания и неоказания) опосредована разнообразными практиками, выражающими готовность автомобилистов быть автономными. Для водителей (как дальнобойщиков, так и шоферов легковых автомобилей) эта готовность обеспечивается технической подготовкой машины к поездкам по трассе в мороз, созданием запаса бензина и необходимых инструментов для ремонта в пути, а также наличием комплекта теплой одежды¹.

Подобные практики сами по себе не новы — ср. рассказ опытного водителя о своих поездках в 1950–1960-е гг. в ответ на вопрос чехословацкого журналиста в 1980-е о том, что было в случае аварий или серьезных поломок: «Почти все запасные части возили с собой. От полуоси. И даже двигатели запасные» [Дивиш 1988: 36]. Однако для моего анализа здесь важны не столько практики, сколько то, как они фреймируются. Быть

¹ См. отрывок из интервью с Германом выше, а также: [Валоти-Алебарди 2017].

практически готовым к возможной поломке и пребыванию на холоде на трассе — это моральный императив, раз за разом встречающийся в современных материалах (полевых и СМИ) и не звучащий в источниках советского времени.

Моральная составляющая наиболее явно видна в оценках неготовности — ее воплощением оказывается фигура молодого водителя в легкой обуви, не соответствующей погоде. Так, Василий Иванович, рассказывая о работниках месторождения, застрявших под Новый год на Гербинской трассе в ожидании помощи, емко охарактеризовал их готовность: «[О]ни в туфельках, фраера такие на джипе» [ПМА 2022]. Ему вторит Герман, водитель «буханки» из Усть-Омчуга: «Поэтому здесь трасса не прощает таких этих... Ну на “ты” с ней нельзя вот именно в зимнее время года. У нас есть Пашка, который ездит. Он такой, ну не знаю, молодой. Не знаю, может, с головой у него не в порядке. Он ездит. Я говорю: “Ты в тапочках едешь зимой! Ты что, с ума сошел что ли?!” Не дай бог что» [Там же]. Схожим образом высказался о парнях, замерзавших на старой якутской дороге в вышеупомянутой истории 2020 г., Виктор, объясняя их вину в аварии: «Они ехали, гнали машину — два пацана в стрингах, в кроссовках, елки-палки, в шапочках и в курточках, б***. Морозы-шестидесятники давили тогда. Не шестьдесят, а пятьдесят» [Там же].

Быть одетым не по погоде на Колыме действительно часто форма юношеской бравады, заигрывающей с представлениями о нормативном поведении. Подобное допустимо, хотя и не одобряемо, в черте поселка, но считается неприемлемым на трассе: дорога требует серьезного отношения и готовности к автономному пребыванию на морозе в течение как минимум нескольких часов.

Репертуар практик готовности к пребыванию на холоде вследствие проблемных ситуаций на трассе широк и включает не только подготовку машины и запас бензина, теплой одежды и инструментов. Так, Василий Иванович, регулярно возящий детей из поселка на мероприятия в Магадан и по области, будучи жителем ныне расселенного поселка на Гербинской трассе, сообщил, что оборудовал место для переживания лавины в своем бывшем доме в этом поселке: там есть спички, дрова, запас еды. Пассажиры микроавтобусов также готовятся к возможным происшествиям и задержкам на трассе, например берут в дорогу так называемые тормозки с едой. Хотя иметь с собой еду в пути длиной в 8–10 часов может казаться очевидной идеей, примечательно здесь фреймирование этой практики в качестве способа подготовиться к возможным происшествиям на трассе.

АК: *А бывали случаи такие, что ломаются на трассе, да?*

Ирина: *Конечно.*

АК: *И что тогда?*

Ирина: *Ну хорошо, что все друг другу помогают. У водителя на эти случаи есть там и бензин, и все в запасе с собой. И тормозки с собой возим на всякий случай такой [ПМА 2022].*

Своим посылом «мы готовы» эта цитата перекликается с приведенной выше цитатой водителя из интервью чешскому журналисту в конце 1980-х, но, в отличие от нее, ставит взаимовыручку в центр дискурса готовности. В условиях постсоветского масштабирования структуры расселения ситуативный этический выбор (не) помогать — ключевая составляющая инфраструктуры «насущного сервиса».

Заключение

Колымский кейс представляет собой вариант современной моральной экономики, в которой автомобильные аварии не полностью подпадают под определение приватизированных и индивидуализированных несчастных случаев. На Колыме к числу последних относятся только условно летние столкновения на дорогах — трудно идентифицируемые и стереотипизированные, жертв которых помнят только близкие люди. Хотя они преобладают количественно, в публичном дискурсе колымчан доминирует образ «зимней» аварии с замерзанием — симптом этического беспокойства и раздвоенности ожиданий по поводу господствующего режима социальности в конкретный момент: «войны всех против всех» или солидарности [Kruglova 2019]. Дорожная неопределенность формируется этой этикой не в меньшей степени, чем материальной агентностью трассы.

Хотя замерзания на дороге исторически не новы, их превращение из трагических частных случаев наподобие нынешних летних аварий в «моральный разрыв», в момент проверки колымской солидарности, вероятно, связано с постсоветской неолиберализацией. На Колыме она означала закрытие поселков и автобаз, масштабирование системы расселения, интенсификацию внутрирегиональной мобильности в качестве средства компенсации разнообразных дефицитов [Васильева и др. 2020] и рост роли «людей как инфраструктуры» помощи на дороге [Simone 2004]. В условиях, когда моральная экономика укоренена в экономике тепла [Карасева 2018], характерный для постсоветского состояния России этический конфликт между двумя описанными Кругловой режимами социальности, существующими в качестве возможных альтернатив, находит свое выражение в сомнении потенциального помощника: помогать (с возможными рисками для себя) в мороз или не помогать?

Распространенный в трассовских поселках дискурс готовности к автономности выражает ответ с позиции потенциального реципиента этой моральной дилеммы.

Анализ колымских автомобильных аварий позволяет рассмотреть модерную аварию под новым углом. Во-первых, вопреки тезису об отсутствии в них морального содержания, аварии являются частью современных моральных экономик, хотя в качестве моральной оптики они устроены иначе, чем домодерные несчастья, которые, по утверждению многих исследователей, не могли быть случайными и служили выражением божественной кары, позволявшей «сбить растущую температуру» [Figlio 1985: 184], связанную с взаимным наблюдением и накопившимися долгами друг перед другом в неанонимных сообществах. «Зимние» аварии на Колыме могут быть случайными, беспокойство колымчан направлено на способность сообщества смягчить их последствия. Во-вторых, такая постановка вопроса открывает другую темпоральную политику события — ориентированную не на управление факторами среды с целью предотвращения нежелательного, как в большинстве политик безопасности дорожного движения, а на период сразу после аварии, на ее ближайшее будущее (ср. с рекомендациями по безопасному поведению в случае экстремальных ситуаций в популярной литературе 1990-х гг.: [Карасева 2020a]).

В-третьих, морализация множественна и с точки зрения источника наказания, и с точки зрения причин. Например, в случае замерзшего дальнобойщика чаще всего вспоминают парамедика, отказавшуюся спуститься к умиравшему водителю и не выполнившую свое профессиональное обязательство помочь. В случае молодых парней, замерзавших в «Тойоте», единого мнения о виновных нет — чаще всего таковыми называют самих парней или навигатор, указавший неверный путь. Государство как актер (в виде отсутствия своевременной реакции со стороны магаданского МЧС и полиции или, напротив, помощи, организованной якутским полицейским: [Карпенко 2021]) отсутствует в пересказах этой истории. То есть в «зимних» авариях морализация строится не на консистентном вменении вины (ушедшему) государству, как можно было бы ожидать, следуя, с одной стороны, расширенному тезису Фиглио [Campbell 1997], а с другой — идее Анны Кругловой [Kruglova 2019] об онтологизации государства, а вокруг недостаточной готовности, дефицита солидарности и морального упадка колымского сообщества. Таким образом, событийность дорожной аварии на Колыме заключается в ее этической неопределенности и ситуативной морализации, когда вина может приписываться разным актерам в рамках общего нарратива морального упадка.

Наконец, автомобильные аварии могут провоцировать работу исторического воображения, сами оставаясь при этом вне истории. Примечательно, что сотрудники колымских библиотек и краеведы поначалу приходили в замешательство от моего вопроса об истории аварий и безопасности на трассе: в публичном дискурсе стереотипная смерть на Колымской трассе — смерть заключенного, ее строителя. Вместе с тем аварии кристаллизуют более общее для России ностальгическое различие между обобщенным советским прошлым как созидательной эпохой солидарного труда и постсоветским настоящим как временем автономизации и разрухи, используемое нарративом морального упадка сообщества колымчан. В определенном смысле конечным виновником «зимних» аварий как «моральных разрывов» в этом нарративе оказывается конец советской истории.

Как указывает Ксения Черкаева, ощущение дефицита социальной солидарности не специфично для России, являясь чертой и других постиндустриальных, постфордистских обществ [Cherkaev 2023: 140]¹. Следовательно, вопрос применимости предложенной этической концептуализации дорожной аварии в других контекстах открыт для исследования.

Благодарности

Исследование выполнено за счет средств гранта Российского научного фонда № 22-18-00238 ««Земля храбрых»: Преодоление неопределенности при взаимодействии с физической и социальной средой в российской Арктике» <<https://rscf.ru/project/22-18-00238/>>. Я благодарю Валерию Васильеву, Николаю Вахтина, Кирилла Истомина и Елену Лярскую за комментарии, способствовавшие уточнению аргумента, и Александру Потураеву за создание карты колымских дорог.

Список сокращений

ПМА 2022 — Полевые материалы автора (дневники и транскрипции интервью), собранные в 2022 г.

Список информантов

Усть-Омчуг

Валерий Анатольевич — около 65 лет, работающий пенсионер, водитель легкового автомобиля и «буханки»

Виктор — около 50 лет, дальнбойщик

Галина Александровна — около 50, сотрудница учреждения культуры, пассажирка

Герман — около 50 лет, водитель «буханки»

¹ См. также: [Muehlebach 2017; Dawson, Goodwin-Hawkins 2020].

Максим — около 25 лет, сотрудник учреждения культуры, водитель легкового автомобиля

Наталья Алексеевна — данные о возрасте и транспортных ролях не зафиксированы

Палатка

Вера — около 45 лет, сотрудница учреждения культуры, жена дальнбойщика, водитель легкового автомобиля

Надежда — около 50 лет, сотрудница учреждения культуры, пассажирка частного и общественного транспорта

Нина — около 60 лет, работающая пенсионерка, изредка пассажирка частного и общественного транспорта

Светлана — около 50 лет, сотрудница учреждения культуры, транспортные роли неизвестны

Омсукчан

Василий Иванович — около 65 лет, водитель микроавтобуса и, в прошлом, грузовой техники

Ирина — около 40 лет, сотрудница администрации, пассажирка частного и общественного транспорта

Источники

Асташин В. Сервис наш насыщенный // Автомобильные дороги. 1999. № 5. С. 32.

Бояркин Г. Как повезут, так и повезет? // Магаданская правда в пятницу. 2002, 20 фев.

Бояркин Г. ЧП не местного масштаба // Магаданская правда в пятницу. 2009, 30 янв.

Валоти-Алебарди Ф. Выжить и не сломаться: монологи колымских водителей // DV.Land. [2017]. Архивная копия: <<https://web.archive.org/web/20210515012003/https://dv.land/spec/vyzhit-i-ne-slomatsya>>.

Грибанова И.В. Тенька. Виток спирали: исторический очерк. Магадан: Охотник, 2013. 277 с.

Дивиш В. Золото их сердец // Тимаков В.Б. (сост.). Нормальная жизнь при -50°: очерки и репортажи зарубежных журналистов о Магаданской области. Магадан: Магадан. кн. изд-во, 1988. С. 28–38.

Карпенко М. Дорога костей // Холод. 2021, 23 июня. <<https://holod.media/2021/06/23/doroga-kostey/>>.

Красавин А. Кривизна Тенькинской трассы: путеводитель безопасности дорожного движения // Пятница. 2000, 7 янв.

Кудзиева И. Почтили память погибших // Магаданская правда. 2010, 4 авг. [Михалыч 2023] Сломалась Газель на трассе в -50° // YouTube. Канал пользователя Михалыч 49. 2023, 28 янв. <<https://www.youtube.com/watch?v=1x2ZiB4qT0>>.

Мурлин А. Случайных ДТП не бывает // Магаданская правда в пятницу. 2013, 1 мар.

Население Магаданской области // Википедия. Дата обновления: 2024, 27 фев. <<https://ru.wikipedia.org/?curid=4011068&oldid=136400134>>.

- Тумов О. Почему происходят аварии // Магаданская правда. 1999, 18 фев.
- Урин В.А. По колымской трассе — к полюсу холода. Магадан: Магадан. кн. изд-во, 1959. 227 с.
- Холоимов В. Опасный шлейф // Магаданская правда. 2009, 26 июня.
- Щербакова Л. Беспомощные: спасатели МЧС Магаданской области оказались не готовы к ЧП // Российская газета. 2009, 12 фев.
- [Barmalej 2019] Трасса «Колыма». Черный Прижим. От начала до конца... // YouTube. Канал пользователя Andrej Barmalej. 2019, 5 апр. <<https://www.youtube.com/watch?v=ZkgodJ8RtIs>>.
- [Zudin 2022] Колымская трасса, 1983 // YouTube. Канал пользователя Alexandr Zudin. 2022, 4 фев. <<https://www.youtube.com/watch?v=7aOKNDqKaMM>>.

Библиография

- Васильева В.В. Инфраструктура вне государства: «дикие» зимники и вывоз промысловой продукции на Таймыре // Этнографическое обозрение. 2019. № 4. С. 61–75. doi: 10.31857/S086954150006192-1.
- Васильева В.В., Карасева А.И., Болотова А.А. Мобильность, инфраструктуры и восприятие места // Вахтин Н., Дудек Ш. (отв. ред.). «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: Сб. статей. СПб.: Изд-во Европ. ун-та в Санкт-Петербурге, 2020. С. 139–173.
- Карасева А. Разомкнутая модерность: коммунальная авария в сенсорном ландшафте северного поселка городского типа // Антропологический форум. 2018. № 38. С. 122–146. doi: 10.31250/1815-8870-2018-14-38-122-146.
- Карасева А.И. О генеалогии готовности к угрозам повседневной жизни в России 1990-х годов // Этнографическое обозрение. 2020а. № 6. С. 145–162. doi: 10.31857/S086954150013131-4.
- Карасева А. О (не)умирающих поселках Севера и привязанности к малой родине // GoArctic.ru. 2020б, 20 окт. <<https://goarctic.ru/news/o-ne-umirayushchikh-posyelkakh-severa-i-privyazannosti-k-maloy-rodine/>>.
- Луман Н. Понятие риска // Thesis. 1994. № 5. С. 135–160.
- Лурье Я. Политики времени, логистика и неравенства в современных российских грузоперевозках // Антропологический форум. 2023. № 58. С. 247–277. doi: 10.31250/1815-8870-2023-19-58-247-277.
- Осипова М.Е. Отношение дальнбойщиков Якутии к сакрализации пространства // Российский экономический вестник. 2020. Т. 3. № 3. С. 280–284.
- Осипова М.Е., Винокурова У.А. Автомобилизация населения как социальная проблема в Якутии // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Т. 6. № 1А. С. 252–261.
- Соколова А.Д., Юдкина А.Б. Памятные знаки на местах автомобильных аварий // Этнографическое обозрение. 2012. № 2. С. 150–164.
- Фаттахов Т.А. Источники информации о ДТП и учет дорожно-транспортного травматизма в России // Демографическое обозрение. 2014. Т. 1. № 3. С. 127–143. doi: 10.17323/demreview.v1i3.1811.

- Фуко М. Безопасность, территория, население: курс лекций, прочитанных в Коллеж де Франс в 1977–1978 учебном году. СПб.: Наука, 2011. 544 с.
- Чайка Е.Е., Мизеровская У.В. Современные особенности и тенденции расселения населения дальневосточных регионов Крайнего Севера России // *Население и экономика*. 2021. Т. 5. № 1. С. 20–39. doi: 10.3897/porecon.5.e60443.
- Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.
- Щепанская Т.Б. Этнография техносферы: традиция и прогностика в фольклорном дискурсе водителей // Щепанская Т.Б. (отв. ред.). *Аспекты будущего по этнографическим и фольклорным материалам*. СПб.: МАЭ РАН, 2012. С. 162–183.
- Щепанская Т.Б. (Не) уезжая на зиму: холод как опыт и фактор социальных взаимодействий в условиях сезонных миграций (по этнографическим наблюдениям в Новгородской области) // *Антропологии / Anthropologies*. 2024. № 1. С. 79–90. doi: 10.33876/2782-3423/2024-1/79-90.
- Argounova-Low T. Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. 2012. Vol. 6. No. 1. P. 71–88.
- Bednar R.M. *Road Scars: Place, Automobility, and Road Trauma*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2020. 272 p.
- Broz L., Habeck J.O. Siberian Automobility Boom: From the Joy of Destination to the Joy of Driving There // *Mobilities*. 2015. Vol. 10. No. 4. P. 552–570. doi: 10.1080/17450101.2015.1059029.
- Burnasheva D., Filippova V., Kuklina M., Kuklina V., Savvinova A. Indigenous Knowledge for Sustainable Communications and Mobility: Perspectives from the Kolyma Road, Northeast Russia // *Sustainability*. 2024. Vol. 16. No. 9. Article 3658. P. 1–15. doi: 10.3390/su16093658.
- Campbell R. Philosophy and the Accident // Cooter R., Lackin R. (eds.). *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997. P. 17–34. (Clio Medica. Vol. 41).
- Cherkaev X.A. *Gleaning for Communism: The Soviet Socialist Household in Theory and Practice*. Ithaca, NY; L.: Cornell University Press, 2023. XV+189 p.
- Collier S.J. *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011. XV+304 p.
- Cooter R., Lackin B. Accidents in History: An Introduction // Cooter R., Lackin R. (eds.). *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997. P. 1–16. (Clio Medica. Vol. 41).
- Dalakoglou D. *The Road: An Ethnography of (Im)mobility, Space, and Cross-Border Infrastructures in the Balkans*. Manchester: Manchester University Press, 2017. 203 p.
- Dawson A., Goodwin-Hawkins B. Post-Industrial Industrial Gemeinschaft: Northern Brexit and the Future Possible // *The Journal of Working-Class Studies*. 2020. Vol. 5. No. 1. P. 53–70. doi: 10.13001/jwcs.v5i1.6251.

- Douglas M., Wildavsky A.* Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers. Berkeley, CA: University of California Press, 1983. IX+221 p.
- Fassin D., Rechtman R.* The Empire of Trauma: An Inquiry into the Condition of Victimhood. Princeton, NJ; Oxford: Princeton University Press, 2009. XII+305 p.
- Figlio K.* What Is an Accident? // Weindling P. (ed.). The Social History of Occupational Health. L.; Dover, NH: Croom Helm, 1985. P. 180–206.
- Green J.* Accidents: The Remnants of a Modern Classificatory System // Cooter R., Lackin R. (eds.). Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997a. P. 35–58. (Clio Medica. Vol. 41).
- Green J.* Risk and Misfortune: The Social Construction of Accidents. L.; Bristol, PA: UCL Press, 1997b. X+222 p.
- Kruglova A.* Anything Can Happen: Everyday Morality and Social Theory in Russia: PhD thesis / University of Toronto. Toronto, 2016. X+265 p. <https://central.bac-lac.gc.ca/.item?id=TC-OTU-71721&op=pdf&app=Library&oclc_number=1032934958>.
- Kruglova A.* Driving in Terrain: Automobility, Modernity, and the Politics of Statelessness in Russia // American Ethnologist. 2019. Vol. 46. No. 4. P. 457–469. doi: 10.1111/amet.12839.
- Lamont M.* Accidents Have No Cure! Road Death as Industrial Catastrophe in Eastern Africa // African Studies. 2012. Vol. 71. No. 2. P. 174–194. doi: 10.1080/00020184.2012.702964.
- Lamont M., Lee R.* Arrive Alive: Road Safety in Kenya and South Africa // Technology and Culture. 2015. Vol. 56. No. 2. P. 464–488. doi: 10.1353/tech.2015.0063.
- Lee R.* Death in Slow Motion: Funerals, Ritual Practice and Road Danger in South Africa // African Studies. 2012. Vol. 71. No. 2. P. 195–211. doi: 10.1080/00020184.2012.702965.
- Masquelier A.* Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger // American Ethnologist. 2002. Vol. 29. No. 4. P. 829–856. doi: 10.1525/ae.2002.29.4.829.
- Moodie E.* Microbus Crashes and Coca-Cola Cash // American Ethnologist. 2006. Vol. 33. No. 1. P. 63–80. doi: 10.1525/ae.2006.33.1.63.
- Morris R.C.* Accidental Histories, Post-Historical Practice?: Re-reading Body of Power, Spirit of Resistance in the Actuarial Age // Anthropological Quarterly. 2010. Vol. 83. No. 3. P. 581–624. doi: 10.1353/anq.2010.0006.
- Muehlebach A.* The Body of Solidarity: Heritage, Memory, and Materiality in Post-Industrial Italy // Comparative Studies in Society and History. 2017. Vol. 59. No. 1. P. 96–126. doi: 10.1017/S0010417516000542.
- Orlova V.* Malfunctioning Affective Infrastructures: How the “Broken” Road Becomes a Site of Belonging in Postindustrial Eastern Siberia // Sibirica. 2021. Vol. 20. No. 1. P. 28–57. doi: 10.3167/sib.2021.200103.
- Perrow C.* Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies. N.Y.: Basic Books, 1984. X+386 p.

- Shevchenko O.* Crisis and the Everyday in Postsocialist Moscow. Bloomington, IN: Indiana University Press, 2009. XIV+241 p.
- Simone A.* People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg // *Public Culture*. 2004. Vol. 16. No. 3. P. 407–429.
doi: 10.1215/08992363-16-3-407.
- Solomon H.* Death Traps: Holes in Urban India // *Environment and Planning D: Society and Space*. 2021. Vol. 39. No. 3. P. 423–440.
doi: 10.1177/0263775821989700.
- Ssorin-Chaikov N.V.* The Social Life of the State in Subarctic Siberia. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003. XIV+261 p.
- Vardi I.* Quantifying Accidents: Cars, Statistics, and Unintended Consequences in the Construction of Social Problems Over Time // *Qualitative Sociology*. 2014. Vol. 37. No. 3. P. 345–367.
doi: 10.1007/s11133-014-9280-1.
- Virilio P.* The Original Accident. Cambridge; Malden, MA: Polity, 2007. 120 p.
- Zigon J.* Moral Breakdown and the Ethical Demand: A Theoretical Framework for an Anthropology of Moralities // *Anthropological Theory*. 2007. Vol. 7. No. 2. P. 131–150. doi: 10.1177/1463499607077295.

Car Accidents and Post-Soviet Road Ethics on Kolyma Roads

Asya Karaseva

independent researcher

asya.karasyova@gmail.com

This article debates with the literature on modern accidents, with a specific focus on car accidents. Modern accidents are typically analysed as technology-generated events outside the moral economies of modern societies. By analysing the differences in how residents of settlements along the Kolyma roads of the Magadan region of Russia recount and remember the so-called “summer” and “winter” accidents on the road, the author highlights the special symbolic status of accidents that occur in freezing weather and explains it in terms of “moral breakdown” (a term by J. Zigon). In this situation, habitual moral actions become risky or impossible, forcing the actor to make an ethical choice. “Moral breakdown,” in turn, is considered to be an effect of post-Soviet changes in the infrastructure of roadside assistance, which are driven by the scaling of the settlement system and the intensification and autonomisation of intra-regional mobility, interpreted by the Kolyma inhabitants in terms of moral decline. Thus, the article offers a historically contextualised interpretation of modern accidents, considering the moral and infrastructural changes in the life of Kolyma settlements during the post-Soviet period.

Keywords: Kolyma, Magadan region, car accidents, post-Soviet ethics.

Acknowledgements

This research was sponsored by a grant of Russian Science Foundation no. 22-18-00238 “‘The Land of the Brave’: Coping with Uncertainty in Interaction with Social and Natural Environment in the Russian Arctic” <<https://rscf.ru/project/22-18-00238/>>. I am grateful to Valeria Vasilyeva, Nikolai Vakhtin, Kirill Istomin and Elena Liarskaya for their comments that helped to strengthen the argument, and to Alexandra Poturaeva for creating the map of Kolyma roads.

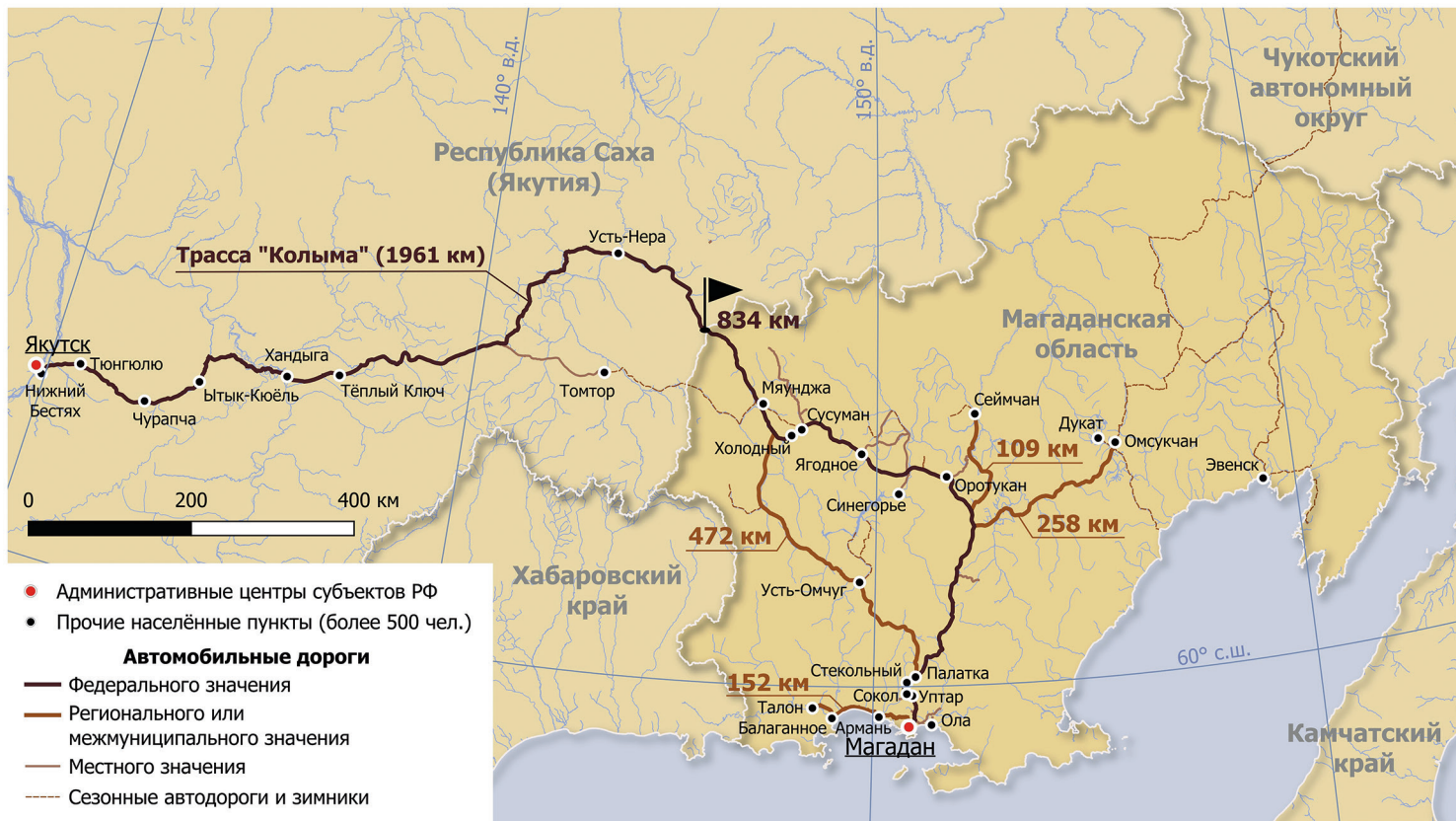
References

- Argounova-Low T., ‘Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia’, *Journal of Ethnology and Folkloristics*, 2012, vol. 6, no. 1, pp. 71–88.
- Bednar R. M., *Road Scars: Place, Automobility, and Road Trauma*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2020, 272 pp.
- Broz L., Habeck J. O., ‘Siberian Automobility Boom: From the Joy of Destination to the Joy of Driving There’, *Mobilities*, 2015, vol. 10, no. 4, pp. 552–570. doi: 10.1080/17450101.2015.1059029.
- Burnasheva D., Filippova V., Kuklina M., Kuklina V., Savvinova A., ‘Indigenous Knowledge for Sustainable Communications and Mobility: Perspectives from the Kolyma Road, Northeast Russia’, *Sustainability*, 2024, vol. 16, no. 9, article 3658, pp. 1–15. doi: 10.3390/su16093658.
- Campbell R., ‘Philosophy and the Accident’, Cooter R., Lackin R. (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997, pp. 17–34. (Clio Medica, vol. 41).
- Chaika E. E., Mizerovskaya U. V., ‘Sovremennye osobennosti i tendentsii rasseleniya naseleniya dalnevostochnykh regionov Kraynego Severa Rossii’ [Modern Features and Tendencies of Population Settlement in the Far Eastern Regions of the Russian Far North], *Naselenie i ekonomika*, 2021, vol. 5, no. 1, pp. 20–39. (In Russian). doi: 10.3897/popecon.5.e60443.
- Cherkaev X. A., *Gleaning for Communism: The Soviet Socialist Household in Theory and Practice*. Ithaca, NY; London: Cornell University Press, 2023, XV+189 pp.
- Collier S. J., *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton, NJ: Princeton University Press, 2011, XV+304 pp.
- Cooter R., Lackin B., ‘Accidents in History: An Introduction’, Cooter R., Lackin R. (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997, pp. 1–16. (Clio Medica, vol. 41).
- Dalakoglou D., *The Road: An Ethnography of (Im)mobility, Space, and Cross-Border Infrastructures in the Balkans*. Manchester: Manchester University Press, 2017, 203 pp.
- Dawson A., Goodwin-Hawkins B., ‘Post-Industrial Industrial Gemeinschaft: Northern Brexit and the Future Possible’, *The Journal of Working-Class Studies*, 2020, vol. 5, no. 1, pp. 53–70. doi: 10.13001/jwcs.v5i1.6251.
- Douglas M., Wildavsky A., *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*. Berkeley, CA: University of California Press, 1983, IX+221 pp.

- Fassin D., Rechtman R., *The Empire of Trauma: An Inquiry into the Condition of Victimhood*. Princeton, NJ; Oxford: Princeton University Press, 2009, XII+305 pp.
- Fattakhov T., 'Istochniki informatsii o DTP i uchet dorozhno-transportnogo travmatizma v Rossii' [Sources of Information about Road Traffic Accidents and Recording Road Traffic Injuries in Russia], *Demograficheskoe obozrenie*, 2014, vol. 1, no. 3, pp. 127–143. (In Russian). doi: 10.17323/demreview.v1i3.1811.
- Figlio K., 'What Is an Accident?', Weindling P. (ed.), *The Social History of Occupational Health*. London; Dover, NH: Croom Helm, 1985, pp. 180–206.
- Foucault M., *Sécurité, territoire, population: Cours au Collège de France, 1977–1978*. Paris: Gallimard; Seuil, 2004, 435 pp.
- Green J., 'Accidents: The Remnants of a Modern Classificatory System', Cooter R., Lackin R. (eds.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*. Amsterdam; Atlanta, GA: Rodopi, 1997, pp. 35–58. (Clio Medica, vol. 41).
- Green J., *Risk and Misfortune: The Social Construction of Accidents*. London; Bristol, PA: UCL Press, 1997, X+222 pp.
- Karaseva A., 'Razomknutaya modernost: kommunalnaya avariya v sensornom landshafte severnogo poselka gorodskogo tipa' [Modernity Unplugged: The Failure of Public Utilities in the Sensory Landscape of the Northern Town], *Antropologicheskij forum*, 2018, no. 38, pp. 122–146. (In Russian). doi: 10.31250/1815-8870-2018-14-38-122-146.
- Karaseva A., 'O genealogii gotovnosti k ugrozam povsednevnoy zhizni v Rossii 1990-kh godov' [On the Genealogy of Preparedness for Daily Threats in Russia in the 1990s], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2020, no. 6, pp. 145–162. (In Russian). doi: 10.31857/S086954150013131-4.
- Karaseva A., 'O (ne)umirayushchikh poselkakh Severa i privyazannosti k maloy rodine' [On the (Non)dying Settlements of the North and Attachment to the Small Motherland], *GoArctic.ru*, 2020, Oct. 20. <<https://goarctic.ru/news/o-ne-umirayushchikh-posyelkakh-severa-i-privyazannosti-k-maloy-rodine/>>. (In Russian).
- Kruglova A., *Anything Can Happen: Everyday Morality and Social Theory in Russia*: PhD thesis, University of Toronto. Toronto, 2016, X+265 pp. <https://central.bac-lac.gc.ca/.item?id=TC-OTU-71721&op=pdf&app=Library&oclc_number=1032934958>.
- Kruglova A., 'Driving in Terrain: Automobility, Modernity, and the Politics of Statelessness in Russia', *American Ethnologist*, 2019, vol. 46, no. 4, pp. 457–469. doi: 10.1111/amet.12839.
- Lamont M., 'Accidents Have No Cure! Road Death as Industrial Catastrophe in Eastern Africa', *African Studies*, 2012, vol. 71, no. 2, pp. 174–194. doi: 10.1080/00020184.2012.702964.
- Lamont M., Lee R., 'Arrive Alive: Road Safety in Kenya and South Africa', *Technology and Culture*, 2015, vol. 56, no. 2, pp. 464–488. doi: 10.1353/tech.2015.0063.
- Lee R., 'Death in Slow Motion: Funerals, Ritual Practice and Road Danger in South Africa', *African Studies*, 2012, vol. 71, no. 2, pp. 195–211. doi: 10.1080/00020184.2012.702965.

- Luhmann N., 'Der Begriff Risiko', Luhmann N., *Soziologie des Risikos*. Berlin; New York: Walter de Gruyter, 1991, SS. 9–40.
- Lurie Ya., 'Politiki vremeni, logistika i neravenstva v sovremennykh rossiyskikh gruzoperevozkakh' [Logistics, Inequalities and the Politics of Time in Contemporary Russian Trucking], *Antropologicheskij forum*, 2023, no. 58, pp. 247–277. (In Russian).
doi: 10.31250/1815-8870-2023-19-58-247-277.
- Masquelier A., 'Road Mythographies: Space, Mobility, and the Historical Imagination in Postcolonial Niger', *American Ethnologist*, 2002, vol. 29, no. 4, pp. 829–856. doi: 10.1525/ae.2002.29.4.829.
- Moodie E., 'Microbus Crashes and Coca-Cola Cash', *American Ethnologist*, 2006, vol. 33, no. 1, pp. 63–80. doi: 10.1525/ae.2006.33.1.63.
- Morris R. C., 'Accidental Histories, Post-Historical Practice?: Re-reading Body of Power, Spirit of Resistance in the Actuarial Age', *Anthropological Quarterly*, 2010, vol. 83, no. 3, pp. 581–624.
doi: 10.1353/anq.2010.0006.
- Muehlebach A., 'The Body of Solidarity: Heritage, Memory, and Materiality in Post-Industrial Italy', *Comparative Studies in Society and History*, 2017, vol. 59, no. 1, pp. 96–126. doi: 10.1017/S0010417516000542.
- Orlova V., 'Malfunctioning Affective Infrastructures: How the "Broken" Road Becomes a Site of Belonging in Postindustrial Eastern Siberia', *Sibirica*, 2021, vol. 20, no. 1, pp. 28–57. doi: 10.3167/sib.2021.200103.
- Osipova M. E., 'Otnoshenie dalnoboyszchikov Yakutii k sakralizatsii prostranstva' [The Attitudes of Yakutian Truck-Drivers towards Space Sacralization], *Rossiyskiy ekonomicheskij vestnik*, 2020, vol. 3, no. 3, pp. 280–284. (In Russian).
- Osipova M. E., Vinokurova U. A., 'Avtomobilizatsiya naseleniya kak sotsialnaya problema v Yakutii' [Motorization of the Population as a Social Problem in Yakutia], *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy*, 2017, vol. 6, no. 1(A), pp. 252–261. (In Russian).
- Perrow C., *Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies*. New York: Basic Books, 1984, X+386 pp.
- Shchepanskaya T. B., *Kultura dorogi v russkoy miforitualnoy traditsii XIX–XX vv.* [The Culture of the Road in Russian Myth-Ritual Tradition of the 19th–20th Centuries]. Moscow: Indrik, 2003, 528 pp. (In Russian).
- Shchepanskaya T. B., 'Etnografiya tekhnosfery: traditsiya i prognostika v folklorom diskurse voditeley' [Ethnography of the Technosphere: Tradition and Prognostication in the Folklore Discourse of Drivers], Shchepanskaya T. B. (ed.), *Aspekty budushchego po etnograficheskim i folklornym materialam* [Aspects of the Future on Ethnographic and Folklore Materials]. St Petersburg: MAE RAS Press, 2012, pp. 162–183. (In Russian).
- Shchepanskaya T. B., '(Ne) uezzhaya na zimu: kholod kak opyt i faktor sotsialnykh vzaimodeystvii v usloviyakh sezonnykh migratsiy (po etnograficheskim nabliudeniyam v Novgorodskoy oblasti)' [(Not) Leaving for the Winter: Cold as an Experience and a Factor in Social Interactions in the Framework of Seasonal Migrations (According to Ethnographic

- Observations in the Novgorod Region)], *Antropologii / Anthropologies*, 2024, no. 1, pp. 79–90. (In Russian).
doi: 10.33876/2782-3423/2024-1/ 79-90.
- Shevchenko O., *Crisis and the Everyday in Postsocialist Moscow*. Bloomington, IN: Indiana University Press, 2009, XIV+241 pp.
- Simone A., ‘People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg’, *Public Culture*, 2004, vol. 16, no. 3, pp. 407–429.
doi: 10.1215/08992363-16-3-407.
- Sokolova A., Yudkina A., ‘Pamyatnye znaki na mestakh avtomobilnykh avariy’ [Commemorative Signs at Road Accident Places], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2012, no. 2, pp. 150–164. (In Russian).
- Solomon H., ‘Death Traps: Holes in Urban India’, *Environment and Planning D: Society and Space*, 2021, vol. 39, no. 3, pp. 423–440.
doi: 10.1177/0263775821989700.
- Ssorin-Chaikov N. V., *The Social Life of the State in Subarctic Siberia*. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003, XIV+261 pp.
- Vardi I., ‘Quantifying Accidents: Cars, Statistics, and Unintended Consequences in the Construction of Social Problems Over Time’, *Qualitative Sociology*, 2014, vol. 37, no. 3, pp. 345–367.
doi: 10.1007/s11133-014-9280-1.
- Vasilyeva V., ‘Infrastruktura vne gosudarstva: “dikiye” zimniki i vyvoz promyslovoy produktsii na Taymyre’ [Infrastructure beyond the State: “Wild” Winter Roads and Export of Fishery and Hunting Goods in the Taimyr Peninsula], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 4, pp. 61–75. (In Russian). doi: 10.31857/S086954150006192-1.
- Vasilyeva V., Karaseva A., Bolotova A., ‘Mobilnost, infrastruktury i vospriyatie mesta’ [Mobility, Infrastructure and Perception of Place], Vakhtin N., Dudeck S. (eds.), *“Deti devyanostykh” v sovremennoy Rossiyskoy Arktike* [“Children of the Nineties” in the Contemporary Russian Arctic]: A coll. of articles. St Petersburg: EUSP Press, 2020, pp. 139–173. (In Russian).
- Virilio P., *The Original Accident*. Cambridge; Malden, MA: Polity, 2007, 120 pp.
- Zigon J., ‘Moral Breakdown and the Ethical Demand: A Theoretical Framework for an Anthropology of Moralities’, *Anthropological Theory*, 2007, vol. 7, no. 2, pp. 131–150. doi: 10.1177/1463499607077295.



Ил. 1. Трасса «Колыма» и автомобильные дороги Магаданской области