

УДК 791.2 + 008

ББК 85.373 (2) + 71.04

DOI: 10.30628/1994-9529-2020-16.2-129-158
received 05.05.2020, accepted 26.06.2020

ОЛЬГА АЛЕКСАНДРОВНА ЛАВРЕНОВА

Институт научной информации по общественным наукам РАН,
Национальный исследовательский технологический университет

«МИСиС»,

Институт кино и телевидения (ГИТР),

Москва, Россия

Researcher ID: AAK-6407-2020

ORCID: 0000-0003-4916-0622

e-mail: olgalavr@mail.ru

ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ КИНО И «НАРОДНОЕ» ВИДЕО О БЕЗДОРОЖЬЕ СЕВЕРА В КОНТЕКСТЕ КУЛЬТУРНОГО ЛАНДШАФТА

Аннотация. В контексте разноплановых исследований культурного ландшафта одной из важных тем является анализ образов движения и преодоления пространства. Северные широты обостряют эту проблему, и визуальные образы становятся яркой составляющей местных социокультурных практик, а также представлений об этих краях, формирующихся как результат просмотра документальных лент и роликов. Документальное кино имеет разные уровни, от спонтанных съемок до профессиональных неигровых фильмов. Все уровни сейчас достаточно полно представлены на видеохостинге YouTube. Если их включить в иной, не киноведческий, дискурс, они становятся частью целостной картины реальности, позволяющей более глубоко понять многие ее аспекты. В данном случае — как часть культурных ландшафтов высоких широт, и конкретнее — как маркер идеи движения, покорения, преодоления пространства. Профессиональное документальное кино о жизни коренных народов Севера включает в себя и тематику кочевий, повседневных практик движения с использованием традиционного гужевого

транспорта. «Народное» видео, посвященное дорогам, снятое на GoPro, видеорегистраторы, телефоны, фиксируют, в основном, подвиги водителей тяжелой техники, преодолевающей топи и ловушки подтаявшего зимника. Это другая грань культурных ландшафтов Севера, другая культура, формирующая свой рисунок путей. Эти две культуры существуют практически параллельно, но иногда пересекаются, создавая точки и зоны напряженности.

Ключевые слова: культурный ландшафт, Север, дороги, кинодокументалистика, YouTube

OLGA A. LAVRENOVA

Institute of Scientific Information for Social Sciences
of the Russian Academy of Sciences,
MISIS National University of Science and Technology,
GITR Film and Television School,
Moscow, Russia
Researcher ID: AAK-6407-2020
ORCID: 0000-0003-4916-0622
e-mail: olgalavr@mail.ru

PROFESSIONAL DOCUMENTARY AND AMATEUR VIDEOS VIDEOS ABOUT BAD ROADS OF THE RUSSIAN NORTH IN THE CONTEXT OF THE CULTURAL LANDSCAPE

Abstract. In the context of diverse studies of the cultural landscape, one of the important topics is the analysis of images of movement and traveling across spaces. Northern latitudes exacerbate this problem, and visual images become a vivid component of local socio-cultural practices and of ideas about these lands, shaped as a result of viewing documentary videos. Documentary has various levels, from spontaneous filming to professional non-fiction films. YouTube video hosting represents all of these levels. When included in some other, non-cinema discourse, they become part of a holistic picture of reality, allowing a deeper understanding of many of its aspects. In this case—as part of the cultural

landscapes of high latitudes, and more specifically—as a marker of the idea of movement, conquest, traveling through space. Professional documentary about the life of the indigenous peoples of the North includes such topics as migration, everyday traffic practices using traditional animal-drawn transport. The amateur videos dedicated to roads are shot on GoPro, DVRs, smartphones and mainly capture the challenges that drivers of heavy machinery face when struggling to get through mud and melted ice road. This is another plane of the cultural landscapes of the North, another culture, forming its own pattern of paths. These two cultures exist almost in parallel, but sometimes they intersect, creating points and zones of tension.

Keywords: cultural landscape, North, roads, documentary filmmaking, YouTube

С точки зрения киноведения данная статья абсурдна, так как в ней нет изучения стилей и особенностей режиссерской работы. Более того, анализируются два разных жанра и разных сюжета — снятые на телефон видеоролики о тяжелой технике на северных дорогах и профессиональная кинодокументалистика о традиционных культурах, ландшафтах и жизни людей высоких широт. Объединяет их территория, «место действия» и образы движения в пространстве. В то же время это исследование создано как результирующее нескольких встречных тенденций:

1. Культурно-философские исследования современного любительского документального кино, размещенного на видеохостинге YouTube. Сюжеты народного кино в Интернете чрезвычайно разнообразны, и даже собственно их тематическое разнообразие представляет собой лакомый кусочек для исследователей [см., напр., 1, 2]. Одна из достойных аналитических работ — глава о YouTube (авторы — Итай Химельбольт, Джен Голбек, Брайан Труд) [3] в недавно переизданной книге, посвященной подробному обзору социальных сетей. В числе работ, посвященных социокультурным проблемам YouTube есть и анализ роликов, касающихся дорог и вождения, в частности, опасного поведения на дорогах [напр., 4, 5], опять же, с точки зрения их роли в культуре и отражения через них особенностей современной ментальности.

2. Анализ профессиональных документальных кинолент как визуальных репрезентаций определенных территориальных сообществ, что наиболее близко для данного исследования — Северных территорий и коренных народов Севера. Эти ленты также размещаются на YouTube,

но это совершенно другое кино по качеству, смысловой наполненности, уровню эстетизма. Они представляют собой квинтэссенцию медитативно-го и философского взгляда на эту проблематику.

В современной гуманитаристике изучение этнокино делается с акцентом на его социальную роль и весть, «месседж», который посылают эти киноленты миру. Особенно интересно, когда автором научных статей является режиссер, как например, Иван Головнев [напр., 6], который на данный момент является одним из авторитетных российских исследователей. Он полагает, что «эвристическая ценность этнографического кино заключается в том, что этот жанр, являясь особым направлением кинематографа, сочетает в себе качества научного исследования и искусства» [7, с. 55].

3. И, наконец, как базовая точка зрения данного исследования — научная традиция исследований семиотики культурного ландшафта, где необычайно важной является образная составляющая.

Логика геокультурного пространства предполагает, что в нем могут объединяться разные проявления разных культур и субкультур, формирующих «страты», пронизывающие друг друга или не пересекающиеся. Образы ландшафта, литературные или визуальные, существуют не сами по себе, а как неотъемлемая его часть. Собственно проблема смыслов и образов освещена в монографии автора данной статьи [8; 9]. В рамках этой научной традиции искусство, в том числе и визуальное, рассматривается как способ осознания и нового конструирования пространства. Если отнести это к документальному кино, то оно формирует устойчивые представления о тех территориях, которые выступают как места действия снятых и размещенных в YouTube сюжетов [см., напр., 10].

Образы территорий могут строиться из различных составляющих, которые не являются самодостаточными — всегда приоритет остается за целостностью культурного ландшафта, эта тема в отечественной науке разрабатывается преимущественно Д.Н. Замятиным [11]. С этой точки зрения и рассматривается каждый элемент, когда мы задаемся целью исследовать его более пристально. В авторитетной современной энциклопедии по общественной географии визуальности и фильмам посвящены две статьи американских ученых Криса Лукинбила [12] и Эрика Голдфишера [13]. По мнению последнего, когда «визуализация становится пространственной и

играет решающую роль в производстве пространства и места» [13, с. 175], она рассматривается с точки зрения репрезентации территории. Поэтому *современная визуальная документалистика как «народная», так и профессиональная, в данном случае рассматривается всего лишь как образ, маркер, «симптом» тенденций в культурных ландшафтах Севера.* Этот регион неоднороден, в нем есть как минимум две «геокультуры» (которые в российской традиции понимаются не по Валлерстайну, а, скорее, как «событие-пространство») — *коренных народов и колониальная* [14]. Соответственно неоднородны и даже диаметрально противоположны и связанные с ними визуальные образы. Они фиксируют повседневные дискурсы постколониальной цивилизации и сохранившихся островков национальной культуры коренных народов. Но и те, и другие представляют собой часть целого, хотя в современных исследованиях образов Севера (но отнюдь не в повседневных практиках, связанных с нещадной эксплуатацией природных ресурсов) начинает превалировать *этнокультурная доминанта и постколониальная этика, признающая первичным мир традиционных культур.* Об этом много пишет известный канадский исследователь Даниэль Шартье [15].

Ряд отечественных и зарубежных исследователей, в том числе Юлия Герлах и Надир Хиноссан из Германии, отмечают, что Россия, как одна из арктических держав, воспринимает Север и Арктику как стратегически важный регион, и что еще более важно — ему принадлежит особое место в дискурсе национальной идентичности [16]. Даже жители южных широт России в глубине своей ментальности осознают причастность к северным рубежам своей страны.

Отдельной темой в этом единстве культуры, пространства и документального кино оказывается «антропология дорог» [см., напр., 17], поскольку дороги, передвижение в пространстве, являются неотъемлемой частью структуры культурного ландшафта. Исходя из сказанного, *проблемой данного исследования является анализ образов движения и преодоления пространства в контексте культурного ландшафта как целостности и его запечатления в документалистике.* А для этого нам надо будет представить место действия, дороги и ландшафты Севера, бездорожье и технику, сущность кочевой культуры коренных народов Севера.

Север как место действия — «Северá» — Северный Урал, Север Сибири, Чукотка. Сюжет — движение. Необходимо уточнить, что Север в сетке географических координат в России — это чаще всего Север и Северо-Восток, которому противопоставляется так называемая Центральная Россия — Юго-Запад. «Север» традиционно определяется изотермой среднегодовой температурой воздуха 0°C. Высокие широты связаны с низким радиационным балансом, с отрицательными среднегодовыми температурами, с вечной мерзлотой, преобладание тундровой растительности и лесотундры. Это в основном материковая часть суши, начиная вышеназванной изотермы до побережья арктических морей. Еще севернее — это уже Арктика (ограничена изотермой самого теплого месяца –5°C), или Крайний Север [18, с. 11].

Северный мир, с точки зрения смыслового наполнения базовых природно-ландшафтных доминант, — это подвижная знаковая система, взаимодополняющаяся, но и противоречивая, поскольку в ней сосуществуют несколько точек зрения в разных исторических и художественных контекстах. При этом существенно различаются взгляды извне и изнутри (иногда при взаимном исключении) разных культур и субкультур. Внутреннее самоосмысление культурных ландшафтов Севера имеет не так много сквозных доминант именно из-за мультикультурности. Это полисемантическое пространство, имеющее множество внутренних разломов — национальных, социальных, и, соответственно, смысловых. Совсем как по Лотману, который постулирует, что «...семиосфера отличается неоднородностью. Заполняющие семиотическое пространство языки различны по своей природе и относятся друг к другу в спектре от полной взаимной переводимости до столь же полной взаимной непереводимости» [19, с. 252].

Внутренние разломы предполагают существование границ, которые Лотман определяет одним из основных механизмов семиотической индивидуальности. Такую границу он квалифицирует как «черту, на которой кончается периодичная форма. Это пространство определяется как “наше”, “свое”, “культурное”, “безопасное”, “гармонически организованное” и т.д. Ему противостоит “их-пространство”, “чужое”, “враждебное”, “опасное”, “хаотическое”» [19, с. 257]. Подобные границы могут существовать исключительно в коллективном сознании, но также могут иметь свое выражение в пространстве. Например, трубопровод (продукт и символ современной

индустриальной цивилизации) будет представлять собой реально непроходимую границу для миграции северных оленей (сакральной и профанно-прагматической основы бытия коренных народов Севера).

Общая для всех точек зрения специфика северных широт — примат пространства над человеком, отказ от антропоцентричности. То есть даже базовые пространственная и временная (как увидим впоследствии) системы координат отличаются от привычной для Запада картины мира. С этой точки зрения Север — пространство ЗА границей западного мира, пограничье, не-место, но пространство, которому, помимо инаковости, имманентны еще и опасные для жизни цивилизованного человека характеристики природного ландшафта. Собственно в этом и секрет популярности любых документальных лент, от стрима до научной документалистики. Это окно в мир Другого, мир экзистенциальной инверсии, где главный — не человек. *Документальные фильмы намного более, чем игровые представляют собой «социальные тексты которые связывают жизненный мир индивида с более крупными тексто-культурными системами, создающими и навязывающими свой смысл повседневной жизни.* Дебаты о «кризисе репрезентации» были сосредоточены на мимесисе или вере в то, что точное представление мира возможно» [12, с. 108].

ДОРОГИ И ЛАНДШАФТЫ СЕВЕРА

Сразу следует сделать оговорку, что за пределами нашего рассуждения останутся два магистральных пути — БАМ и Северный Морской путь, чья роль в культуре и культурных ландшафтах достаточно активно обсуждается [см., напр. 20, 21]. Мы сосредоточимся на дорогах и путях для колесного, гусеничного и гужевого транспорта. Дорога предполагает и предопределяет нарративное восприятие и описание действительности. В ландшафте это выражается довольно узкой полосой придорожных видимых по ходу движения пейзажей.

В русской культуре дорога, хоть и отрицаемая, но изначальная часть жизни. «Русская этническая культура, декларируя свою оседлость, не артикулирует культуру дороги как свою часть, описывая ее как внешнее по отношению к себе, нередко противостоящее и опасное явление, как бы не «видя» ее» [22, с. 18]. Ландшафты приполярных широт не знали дорог, хотя всегда были обитаемы (например, некоторые археологические

находки на Чукотке датируются XV–XIII вв. до н.э.). Коренные народы на протяжении веков жили в гармонии с природой, многие из них были кочевыми и передвигались в пространстве, не создавая стабильной дорожной сети. Пути кочевий представлялись неотъемлемым качеством и свойством культурного ландшафта, их направление было неизменно, время циклично, они были сродни приливу и отливу, «социальная материя» подчинялась силам природы и ее неумолимым законам.

Собственно покорение Севера и Северо-Востока российским государством начиналось со строительства дорог. Направление строительства дорог диктовалось в первую очередь освоением территории и ресурсов, и не учитывало интересы местных жителей. Помимо этого, создавались символические ценности освоения труднодоступных территорий — смыслы распространения государственной власти, «покорения» природы человеком, героизма и постоянного преодоления сопротивления среды, борьбы жизни со смертью.

Особенности российской истории таковы, что дороги на Север и Восток не только использовались для перемещения арестантов, но и строились силами заключенных. Масштабное дорожное строительство шло во времена ГУЛАГа и было связано с освоением месторождений полезных ископаемых (также преимущественно руками «врагов народа») [23, с. 71]. Отдельная тема в этом историческом дискурсе — железные дороги высоких широт, которые строились заключенными. Сейчас все они — «мертвые дороги». О них сняты и профессиональные документальные фильмы (Рис. 1), и ролики ютуберов-путешественников (Рис. 2). Везде один и тот же видеоряд — покореженные движением вечной мерзлоты рельсы и распавшиеся шпалы. Но эту тему мы также оставим за пределами данной статьи, поскольку она заслуживает отдельного исследования.

В пост-ГУЛАГовский период, в 1960-е годы, около половины всех «северных» дорожных рабочих составляли условно-освобожденные лица из исправительно-трудовых колоний (ИТК) [24, с. 277]. Остальная половина — комсомольцы-добровольцы, которые шли на подвиг во имя светлого будущего. Большинство строителей и водителей были не местными, значительная их часть прибыла из Центральной (Европейской) России. Это была советская героиня покорения Севера.



Рис. 1. Кадр из фильма «Мертвая дорога» ГУЛАГ. Реж. Андрей Гришаков, 2007 (Енисей, Игарка, Ермаково, Красноярск). Фильм про заброшенную железную дорогу на Крайнем Севере Красноярского края.

Fig. 1. Screen capture from the film *Dead Road. GULAG* (2007) directed by Andrey Grishakov (Yenisei, Igarka, Ermakovo, Krasnoyarsk). A film about an abandoned railway in the Far North of the Krasnoyarsk Territory.



Рис. 2. Кадр из фильма «Экспедиция “Мертвая дорога. ГУЛАГ. Стройка 501”». Автор — travelling_lv²

Fig. 2. Screen capture from the film *Expedition. Dead road. GULAG. Construction 501* by travelling_lv

¹ Источник изображения см.: URL: https://www.youtube.com/watch?time_continue=841&v=Xg3dshAqYG8&feature=emb_logo

² Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=8YXWbQg5Wcg>

Для русских холод, вечная мерзлота, непроходимые болота были не само собой разумеющимися качествами вмещающего ландшафта, но вызовом, символом и реальным воплощением опасности. Соответственно, для колонизирующей культуры дороги Севера представляют собой в еще большей степени противопоставление необжитого и антропогенного пространства, причем стабильность и упорядоченность последнего до сих пор остается под большим вопросом.

БЕЗДОРОЖЬЕ И ТЕХНИКА. НАДРЫВ И ПРЕОДОЛЕНИЕ

На просторах видеохостинга YouTube довольно много каналов, посвященных событиям, происходящим на дорогах Севера. «Если дорога для русских — этнический символ, то это обязательно плохая дорога: *бездорожье, бездорожь, распутица*» [22, с. 35]. Но семантика меняется от местоположения. *В европейской России плохая дорога — качество коллективного сознания культуры, в Сибири и на Севере — это качество природного ландшафта.* В первом случае оно преодолевается вербально (с помощью забористого матерка), то во втором — техническими средствами. На эту дорогу могут выходить только Уралы, КАМАЗы, вездеходы. Именно на Севере **бездорожье** имеет как минимум два значения — плохая дорога и отсутствие дороги в принципе. Отсутствие дорог — не есть признак непроницаемости пространства. В приполярных широтах до сих пор пространства подчинены закономерностям бытия кочевых культур. Упряжки оленей, особые порода якутских лошадей способны двигаться в любом направлении, если местность не сильно заболочена.

Разница в ментальности русской культуры и коренных народов Севера существенно меняет смысл этого понятия. При всей стратегической важности путей на Север, власть экономила на обеспечении строителей жизненно-необходимыми вещами и условиями, используя для этого идеологию и дух героизма. «На первом плане оказался тот уникальный тип человеческих взаимоотношений и взаимопомощи, который, собственно, и стал определяющим фактором победы человека над природой в борьбе за «большую нефть» при игнорировании властью понятия “быт”, как такового» [24, с. 275].

В современной русской культуре уже давно существует профессиональная субкультура «дальнобоя», которая при взгляде извне, обрета-

ет ореол романтики, такой же, какой раньше был вокруг геологов и прочих покорителей Севера. Если раньше эта субкультура была достаточно замкнута на себе, то с появлением новых технических средств она стала одной из весьма популярных тем на просторах YouTube. Небезыскусные ролики о грузовиках, преодолевающих бездорожье, снятые на телефон или на GoPro, набирают по несколько сотен тысяч просмотров. Основной «нерв» цивилизационного пространства этого региона — дороги, по которым техника идет нередко вопреки, а не благодаря наезженной колее. Грунтовые дороги на болотистой местности превращаются в ловушки. И ролики, выложенные на YouTube, представляют собой нарезку из съемок, сделанных самими водителями и их товарищами. На них запечатлены в основном самые драматичные моменты преодоления природных препятствий — переправы через реку, топь, наледь, подтаявший зимник.

Чрезвычайно интересен сам феномен съемок в таких условиях — *новая повседневная практика «авто-нарратива»*. Вполне можно понять, когда в событии участвуют несколько машин, например, гусеничный трактор вытягивает трак, — в такой ситуации обязательно найдутся незанятые люди, которые возьмутся за мобильный телефон. Но достаточно много «одиночных» съемок, когда в кадре присутствует только одна машина и съемка ведется с обочины. Это значит, что смартфон в руках второго водителя этой же машины или пассажира, который предчувствуя захватывающий сюжет, заранее выходит на обочину и включает видеозапись. То есть мы можем говорить о *новом качественном свойстве субкультуры дальнобоя — потребности в видеофиксации и ощущение публичности своей профессии*. Уже выкристаллизовалась группа отдельных водителей-блогеров, которые фиксируют практически каждый свой шаг, у них своя аудитория, но не настолько многочисленная, как искусственно созданные нарезки. Поэтому эти блоги идут «под нож» для создания подборок, в названии которых чаще всего фигурирует слово «жесть», с одной стороны, характеризующее эмоциональный накал, а с другой — наживка, своеобразный «кликбейт» (англ. *clickbait*) для зрителей, случайно гуляющих в YouTube.

Во всех этих сюжетах участвует только тяжелая техника — забавно, но «размер имеет значение» для восприятия силы противостояния. С практической точки зрения легковые машины на этих дорогах не имеют

шансов. Кроме того, высокая зрелищность достигается именно благодаря мощности рукотворных колесных монстров, прорывающихся через преграды, возникающие на их пути.

Далеко не всегда герои видеороликов оказываются победителями. Например, камера фиксирует, как машина, почти преодолевшая подъем, идет юзом, буксует, и скатывается обратно, к подножию холма. Или у обочины дороги мы видим уже засевшие «по уши» в грязь грузовики. Для хороших дорог мера расстояния — время (например, два часа от МКАД), для северных дорог — километры, время прохождения которых оказывается под вопросом и напрямую зависит от качества пути. (Рис. 3)



Рис. 3. Кадр из ролика «Мастерство и безбашенность водителей тяжелой техники на севере России», выпуск #53³

Fig. 3. Screen capture from the video
Skill and recklessness of drivers of heavy machinery in the north of Russia, issue #53

Визуальный ряд этих роликов довольно скудный — видеочкамера сосредоточивается на самом событии, на дороге. Тем не менее попадающие в кадр пейзажи своей красотой противоречат снимаемому сюжету и грязному месиву дороги. Этот своеобразный документальный жанр «экшн» высвечивает при более вдумчивом рассмотрении несколько проблем.

³ Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=C74LdlwbHBI>

Во-первых, это неорганичность имеющейся дорожной сети для природного ландшафта этого региона.

Во-вторых, заснятое качество дорог — это свидетельство хищнического и наплевательского отношения власть предержащих к инфраструктуре региона, особенно, если речь идет не о федеральных трассах, а о дорогах, ведущих к лесозаготовкам, местам добычи полезных ископаемых и проч.

В-третьих, героизм, смекалка, взаимовыручка, — все эти, казалось бы, прекрасные качества человеческой души — в данном случае всего лишь ресурс, который нещадно эксплуатируется хозяевами тех же транспортных компаний, так как ничего не стоит.

Отдельно следует упомянуть особенности **звукоряда** этих видеороликов. Авторы подборок очень редко применяют наложение звука. Поэтому ведущим остается оригинальный звук — рев мотора и трехэтажный мат. Все эти особенности еще более проявляются в случае съемок на зимних дорогах.

ЗИМНИК КАК СЮЖЕТ

Опорная сеть дорог обеспечивает основное движение грузов и предполагает стабильность ее расположения. Грунтовые дороги нестабильны, возникают и перестают использоваться в зависимости от промышленных разработок полезных ископаемых, жизнедеятельности населенных пунктов и т.п. Циркумполярные широты с точки зрения строительства и использования дорожной сети отличаются сезонностью, использованием зимних и летних дорог, которые обычно не совпадают. В культурном ландшафте создаются своеобразные «мерцающие пути», «включающиеся» в определенный сезон.

«Зимние дороги строятся с целью создания ровной, пригодной для проезда транспорта поверхности, в районах распространения вечной мерзлоты — для защиты поверхности растительного и торфяного слоя. Транспортные испытания показали, что правильно построенные зимники могут выдержать тысячи проходов колесных машин без повреждения подстилающих грунтов» [25, с. 54]. Зимние суровые условия позволяют прокладывать трассы по непроходимым болотам, например, «снабжение северо-восточных территорий, расположенных в бассейне Колымы,

фактически полностью зависело от «ресурсов холода» [26, с. 62]. С точки зрения легкости и преодоления пространства и его проницаемости, зимние дороги по рекам уже не могут быть пространством «МЕЖДУ», как обычная дорога, так как часто становятся концом пути. Некоторые участки зимних дорог проходят по замерзшим рекам. Наледи, формирующиеся в результате выхода воды на поверхность через трещины, нестабильный лед, особенно опасны для тяжелой техники.

Если машине не повезло, и она провалилась намертво, водители вынуждены жить рядом с ними многие дни и даже недели. Машины постепенно освобождают способом «вымораживания», вырубая лед вокруг и оставляя лишь тонкий нижний слой нетронутого льда. За ночь река промерзает не менее, чем на полметра, и на следующий день вырубка льда продолжается. Одна ошибка, один неосторожный удар ломом — и вода снова хлынет в вырубленную уже выемку и снова закует машину в лед. Такой сюжет видео тоже встречается, и зритель понимает, что съемка на телефон вновь запертой машины становится своеобразной отдушиной отчаявшегося человека, возможно последней. Нарезки таких видео с комментариями становятся своеобразными поучительными сториз⁴. Или сами водители комментируют ситуацию на камеру⁵. (Рис. 4, Рис. 5)



Рис. 4. Кадр из ролика «Ледовый плен»⁶

Fig. 4. Screen capture from the video *Ice captivity*

⁴ Например, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Mw5ITSMgooE>

⁵ Например, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Zv7xZsUhuEA>

⁶ Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=qXQarei0qvY>



Рис. 5. Кадр из ролика «Этого не может быть! Настоящий кошмар дальнбойщика!»⁷
Fig. 5. Screen capture from the video *This can not be! A real trucker's nightmare!*

Видеосъемки многих видеоблогеров-путешественников, отправившихся зимой в эти края, фиксируют уже не сам процесс, а его результаты, поскольку они не являются его непосредственными участниками и документалистами, а сторонними наблюдателями. Мы видим машины, уже накрепко вмерзшие в лед, за кадром идет повествование оператора⁸. Иногда такие же сюжеты снимают местные жители, фиксируя экологическую проблему — с целью обращения к руководителям транспортных компаний или к администрации, поскольку машины, став на несколько месяцев посреди реки, загрязняют воду. Если грузовики не будут освобождены до весны, они полностью затонут, в том числе и груз, который может быть химикатами или рудой. Гибнет рыба, и эту воду пьют люди. Об этом говорят авторы видео с экрана, но по законам видеонарезки мы обычно не знаем завершения сюжета⁹.

Самые трагичные натурные съемки сделаны на видеорегистратор в салоне, который фиксирует, как на подтаявший зимник выходит одинокая машина. Она движется по вешкам — довольно распространенный способ указания наезженного пути на реке. Но талый лед уже не держит, машина уходит под воду. В описании под видео дается информация, что выжили

⁷ Например, URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Zv7xZsUhuEA>

⁸ Например, такой сюжет встречается у авто-путешественника Богдана Булычева <https://www.youtube.com/channel/UCgovv1nO7nnCwulSBa2Kjsw>

⁹ Например, «Ледовый плен». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=qXQarei0qvY>

не все участники этого инцидента. Эта суровая правда реальной съемки не позволяет нам как зрителям игрового кино надеяться на обязательный хэппи-энд¹⁰.

КОЧЕВАЯ КУЛЬТУРА КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА. НОСТАЛЬГИЯ ПО НАСТОЯЩЕМУ

Героический и колониальный дискурс в Советской России шли рука об руку, при этом освоение приполярной зоны носило местами катастрофический характер, нарушался невосстановимый природный ландшафт, геокультурное пространство «пенепленизировалось» — стиралась уникальность культур, прекращались традиции природопользования, складывавшиеся столетиями [14].

Этническое документальное кино, в отличие от «народной» документалистики, представляет собой тщательно продуманные, красиво смонтированные ленты. Конечно, основой их являются натурные съемки. Можно рассуждать о талантливых или второстепенных режиссерах, но концепция фильма в данных условиях все же вторична — именно натура определяет философию этих фильмов. В независимости от режиссера, их снимавшего, в них проявляется «торжество внецивилизационной созерцательности» (определение А.Н. Зорина), все они имеют ритм, созвучный ритму жизни коренных народов Севера. Конечно, монтаж существенно ускоряет события, но собственно долготы планов и неспешность действующих лиц остается пространственно-временной канвой большинства фильмов. (В качестве исключения можно привести лишь короткометражные советские агитационные фильмы, где планы быстро сменяют друг друга и акцент делается на школьниках, учащихся в интернатах, на новых поселках, выросших в тундре, и т.п.). И в приобретающих актуальность игровых жанрах образ северных широт и северного пространства обладает своей повышенной семантической наполненностью, гораздо более трансцендентной по отношению к каноническим жанровым образцам [см.: 27].

Интересно, что если в 1930-е годы увлечение бытописанием было почти повальным — «кинокамеру взяли в руки не только профессиональные кинорежиссеры, но и этнографы, землеустроители, охотоведы» [28,

¹⁰ См.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=RpLro8qSSQo>

с. 186], сейчас, при всей доступности технических средств, в YouTube нет автобиографической видеофиксации, само-нарратива коренных жителей Севера. Современные документальные фильмы о коренных народах — это всегда ностальгия, потому что лейтмотивом в них проходит тема хрупкости этого мира, постоянно теряющего свои рубежи под натиском цивилизации. В документальных фильмах о традиционных культурах северных народов дорога, созданная цивилизацией, ухудшает качество проницаемости пространства. На рельсы или асфальт приходится кидать снег или мох (в зависимости от сезона), чтобы могли пройти упряжки оленей с саянями. (Рис. 6)



Рис. 6. Аргиш переходит через трассу по настилу.
Кадр из фильма «Жизнь на краю Земли». Фильм по итогам этносоциальной экспедиции компании СибНАЦ. Реж. Людмила Гультаева, 2010¹¹

Fig. 6. Deer sleds crossing the decked road.
Screen capture from the film *Life at the edge of the Earth* (2010) directed by Lyudmila Gultaeva.
The film was shot by an ethnosocial expedition of Siberian Research and Analytical Center.

Экологическая проблематика создает новые образы дорог Севера. Сейчас становится понятно, что дороги, используемые тяжелой техникой, в особенности гусеничным транспортом, несут практически непоправимый вред хрупкой приполярной экосистеме. «По трассам вездеходов,

¹¹ Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=ANuwdO1CLsQ>

тягачей, вблизи мест разведки, добычи и транспортировки природного газа на десятки тысячах гектаров уничтожены ягельники, изменен окружающий ландшафт» [25, с. 54]. Лишайники, представляющие основу растительного покрова тундры (ягель), растут очень медленно, по 3–5 мм в год и восстанавливаются через 20–30 лет. Их уничтожение ведет к оскудению оленьих пастбищ и ставит вопрос выживания коренных народов. Соответственно дороги сейчас становятся причиной деструкции культурных ландшафтов коренных народов. Они вступают в противоречие с изначальными путями кочевий, создавая препятствия для движения оленей и саней.

В более южных районах тайги и лесотундры дорожные насыпи в условиях переувлажнения «играют роль своеобразных плотин или запруд, создают условия, при которых участки хорошего здорового леса <...> превращаются через весьма непродолжительное время в обширные травяные болота с криво торчащими и поваленными мертвыми деревьями» [29, с. 264].

Пути кочевий коренных культур не закреплены в пространстве. Они задаются не линией, а направлением, назначением. Их рисунок невидим, но закреплен в культурном ландшафте намного прочнее, чем если бы он был высечен в камне. Он был неизменен из века в век, пока современные виды транспорта не стали их вытеснять. Дорога может быть «дальней», может быть настолько незначительной, что теряет свою семантику пути. Привычная ежедневная дорога может быть очень короткой — от дома до церкви, от дома до дома. В оленеводческих культурах Севера повседневные практики включают в себя перемещение на расстояния до 20 километров, которые не воспринимаются как уход в «иное» пространство.

За последнее десятилетие российскими и зарубежными кинематографистами были созданы многочисленные документальные фильмы о жизни людей в тундре и лесотундре, т.е. регион действия несколько севернее, чем вышеописанные документальные нарративы про покорение северных дорог. Движение — часть этой жизни, и любой фильм отводит некоторое время и место для этого сюжета. Для зоны тундры — это панорамные кадры движущихся оленьих упряжек на фоне заснеженной или зеленой тундры, иногда снятые напротив солнца, что усиливает эпичность зрелища (Рис. 7). Еще один видеоряд, повторяющийся в разных лентах,

— движение упряжек в метель (Рис. 8), олени погружаются в болото по брюхо, груз на санях (нартах) упакован относительно герметично в брезент. Высота нартов может быть до метра, что позволяет им не погружаться в болотную жижу или воду реки при переправе.



Рис. 7. Кадр из фильма «Жизнь на краю Земли». Фильм по итогам этносоциальной экспедиции компании СибНАЦ. Реж. Людмила Гультяева, 2010¹²

Fig. 7. Screen capture from the film *Life at the edge of the Earth* (2010) directed by Lyudmila Gultaeva. The film was shot by an ethnosocial expedition of Siberian Research and Analytical Center.



Рис. 8. Кадр из фильма «Коми. Путешествие через Арктику». Реж. Анreas Фогхт, 2011¹³

Fig. 8. Screen capture from the film *Komi — a Journey across the Arctic* (2011) directed by Andreas Voigt

¹² Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=ANuwdO1CLsQ>

¹³ Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=Mf1I7-ISNDg>

О чукотских нартах говорит герой ленты классика немецкого кино Ульрики Оттингер «Тень Шамиссо» (2016). Она показывает, как делаются полозья, сочленения, как запрягаются нарты. Герои фильма «Коми. Путешествие через Арктику» (реж. Анreas Фогт, 2011) обсуждают между собой качество пути, которое по определению отличается от качества наезженной дороги по Северному Уралу — каменная почва тяжела для передвижения оленей, мало ягеля на склонах — все это «оленецентричная» культура движения в пространстве. Сани не должны быть перегружены — оленю тяжело. Семейная идиллия в таких фильмах перемежается кадрами как дети и женщины запрягают оленей, мужчины чинят сани, которые, кстати, предназначены для круглогодичного использования, а не только для передвижения и не только в зимний сезон. В фильме кадры вездехода, бороздящего тундру, объезжающего села, чтобы забрать школьников, выглядят жизнеутверждающе. За кадром остаются уже вышеупомянутые экологические проблемы.

Отдельная тема — *коренные народы и нефть*, например, фильм «Месторождение» (реж. Иван Головнев, 2013), в котором главный герой говорит, что олень — это основа его жизни, на контраверсе идут планы движения оленей по тундре и неподвижные оранжевые вездеходы, упрямо ждущие своего часа рядом с нефтяными разработками (Рис. 9). По сути, фильм посвящен тому, что «в районе Нумто, на основе уже действующего зимника, властными структурами планировалось строительство крупной дорожной магистрали, соединяющей поселки и нефтяные месторождения с урбанизированными территориями. Согласно планам проекта, эта дорога должна была пройти именно через территории древних родовых угодий и священных мест хантов и ненцев» [30, с. 117]. У этого фильма есть послесловие — обсуждение, из которого становится понятно, что местные жители проиграли в этой войне¹⁴.

В якутской лесотундре и тайге основной транспорт коренного населения — это особая порода лошадей, низкорослая, длинношерстая, приспособленная к суровому климату региона. В документальных фильмах о Якутии показывается не столько дорога, так как коневодческие фермы

¹⁴ См.: Обсуждение фильма «Месторождение»
<https://www.youtube.com/watch?v=x2wMwroYx7k>

довольно стационарны, сколько связанные с лошадьми праздники — скачки, соревнования, происходящие не на беговой дорожке, а на снегу. Авторы фильмов не оставляют без внимания основной элемент якутской культуры, востребованный в любом пограничном состоянии, при любом непонятном или опасном случае — кормление духов (подробнее см. об этом, например: [31]). Для этого ритуала применяются специально испеченные оладушки. Отправляясь в любой, особенно дальний путь, обязательно кормят духов, поскольку движущийся человек более уязвим и находится в ином, не одомашненном пространстве.



Рис. 9. Кадр из фильма «Месторождение». Реж. Иван Головнев, 2013¹⁵

Fig. 9. Screen capture from the film *Oilfield* (2013) directed by Ivan Golovnev

Поскольку фильмы про коренные народы Севера в основном авторские, в них есть профессиональная озвучка. В случае кочевков — это музыка, наложенная на свист и крики погонщиков, хорканье оленей. Музыка может быть вполне европейская, а могут быть и звуки хомуса, как, например, в фильмах «Граница» (реж. Жанна Косых, 2014) и «Душа тундры» (реж. Павел Хандорин, 2016), а также усиленный с помощью технических средств «голос ветра», который постулируется здесь за основной звук природы, например, «Жизнь на краю земли» (реж. Людмила Гультяева, 2010).

¹⁵ Источник изображения см.: URL: <https://www.youtube.com/watch?v=xGTVBIAQgqk>

Если в роликах про технику и бездорожье основной эмоциональный лейтмотив — надрыв, прорыв и т.п., то в качестве контраста приведу цитату из фильма «Граница»: «Аргиш кочевников медленно без надрыва будет продвигаться к своим летним стойбищам». В фильмах о культуре коренных народов, несмотря на тяготы повседневного бытия, сквозит свобода, воля, легкость души. И, небольшое отступление от темы дорог, — у героев этих фильмов совершенно особый взгляд, несвойственный жителям городов, — они смотрят спокойно и прямо, словно видят что-то за пределами обыденного бытия.

* * *

Как видим, два мира, два принципа преодоления пространства, существующие в культурных ландшафтах Севера, по-разному отражаются в визуальной культуре России. Важным являются, конечно, профессионализм операторов и непрофессионализм «народных» съемок. И те, и другие сейчас собраны на YouTube, доступны по поисковым словам «дороги Севера». Запрос выдает ответ — информационное взаимодействие зрителя и автора происходит через эту простую операцию. Так создается образ культурных ландшафтов высоких широт. Образы преодоления пространства встречаются в профессиональной кинодокументалистике о жизни коренных народов Севера. В жизни кочевых народов олени упряжки и постоянное движение — это часть жизни, повседневная практика, которая совершается обыденно. Совершенно иное взаимодействие с пространством происходит на дорогах Севера, где движутся грузовики и вездеходы. Его фиксируют чаще всего непосредственные участники, видео, снятое на гоу-про, видеорегастраторы, телефоны, показывает надрыв, движение не только по дороге, но и по грани жизни и смерти, особенно в случае зимника. Рисунок кочевий традиционных культур и дорог цивилизации вынужден пересекаться, создавая точки и зоны напряженности. Профессиональные кинематографисты ставят вопрос, ответ на который мы боимся услышать — сохранится ли этот кочевой мир в ближайшем будущем?

Собственно один из ответов — востребованность у аудитории. Небезыскусные ролики про дальнюю легко набирают 300 тысяч просмотров и более. Они «не загружают» сознание, не заставляют задумываться, воз-

действуют сиюминутно и эмоционально. При том, что некоторые профессиональные фильмы тоже не превышают по длительности 20 минут, т.е. комфортны для просмотра среднестатистической аудиторией, количество их зрителей — 10–30 тысяч. Когда-то Д.С. Лихачев ратовал за «медленное чтение» — вдумчивое, сопереживающее. Он писал, что этому надо учиться, это не легкий процесс. Современная визуальная культура свидетельствует, что «медленное смотрение» — не менее тяжелый процесс, особенно для «клипового сознания». Это приводит к тому, что при одинаковой доступности одни визуальные образы «лежат на поверхности», становятся актуальной частью образа ландшафта, а другие — нуждаются в особом режиме доступа, который задается не извне, а изнутри — подготовленностью сознания зрителя.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лебедева С. С. Русскоязычный Youtube как источник информации о культуре России // ФОРУМ / forUM: сборник научно-исследовательских статей студентов / под общ. ред. проф. О. В. Шаталовой. Липецк: Липецкий государственный педагогический университет им. П. П. Семенова-Тян-Шанского, 2019. С. 13–16.
2. Kozinets R. V. YouTube utopianism: Social media profanation and the clicktivism of capitalist critique // *Journal of Business Research*. 2019. Vol. 98 (C). P. 65–81. DOI: 10.1016/j.jbusres.2019.01.019.
3. Himelboim I., Golbeck J., Trude B. M. YouTube: Exploring video networks // Hansen D., Shneiderman B., Smith M. A. et al. *Analyzing Social Media Networks with NodeXL: Insights from a Connected World*. Cambridge: MA Morgan Kaufmann, 2020. P. 187–203.
4. Seeley J. S., Wickens Ch. M., Vingilis-Jaremko L. et al. Street racing, stunt driving and ghost riding YouTube videos: A descriptive content analysis // *Transportation Research. Part F Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. Vol. 63. P. 283–294. DOI: 10.1016/j.trf.2019.04.012.
5. Vingilis E., Yildirim-Yenier Z., Vingilis-Jaremko L. et al. Literature review on risky driving videos on YouTube: Unknown effects and areas for concern? // *Traffic Injury Prevention*. 2017. Vol. 18 (6). P. 606–615. DOI:10.1080/15389588.2016.1276575.
6. Головнев И. А., Головнева Е. В. Мир детства хантов в этнографическом кино (на примере документального фильма «Маленькая Катерина») // *Русский Север: к 95-летию К. В. Чистова* / ред.-сост. Т. Б. Щепанская. Санкт-Петербург: МАЭ РАН, 2017. С. 333–349.

7. Головнев И. А., Головнева Е. В. Визуальные репрезентации этнокультурных сообществ севера в этнографическом кино: исторический и современный ракурс // *Человек в мире культуры: проблемы науки и образования (XIV Колосницынские чтения): материалы Международной научной конференции.* Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 2019. С. 54–58.

8. Лавренова О. А. Пространства и смыслы: семантика культурного ландшафта. М.: Институт Наследия, 2010. 330 с.

9. Lavrenova O. Spaces and Meanings: Semantics of the Cultural Landscape. Springer, Cham, 2019. 216 p. DOI: 10.1007/978-3-030-15168-3.

10. География искусства: расширение горизонтов. М.: ГИТР, 2019. 414 с.

11. Замятин Д. Н. Постгеография. Капитал(изм) географических образов. СПб.: Гуманитарная академия, 2014. 592 с.

12. Lukinbeal C. Film and cinema // *International Encyclopedia of Human Geography*. 2nd ed. Elsevier, 2019. Vol. 5. P. 107–111. DOI: 10.1016/B978-0-08-102295-5.10820-0.

13. Goldfischer E. Visuality // *International Encyclopedia of Human Geography*. 2nd ed. Elsevier, 2019. Vol. 14. P. 175–179. DOI: 10.1016/B978-0-08-102295-5.10877-7.

14. Смирнов Н. А. Композиция геокультур Арктики: новые основания геокультурного анализа // *Геокультуры Арктики: методология анализа и прикладные исследования.* М.: Издательство «Канон+» РООИ «Реабилитация», 2017. С. 38–80.

15. Шартъе Д. Что такое воображение Севера? Этические принципы. Harstad, Arctic Arts Summit, Monreal, Imaginare Nord, Isberg, 2018. 157 с.

16. Gerlach J., Kinossian N. Cultural landscape of the Arctic: ‘recycling’ of soviet imagery in the Russian settlement of Barentsburg, Svalbard (Norway) // *Polar Geography*. 2016. Vol. 39:1. P. 1–19. DOI: 10.1080/1088937X.2016.1151959.

17. Harvey P., Knox H. Roads. An anthropology of infrastructure and expertise. Ithaca and London: Cornell University Press, 2015. 262 p.

18. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / под науч. ред. д.э.н. В. С. Селина. Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. 279 с.

19. Лотман Ю. М. Семиосфера. СПб.: Искусство-СПб, 2000. 704 с.

20. Schweitzer P., Povoroznyuk O. & Schiesser S. Beyond wilderness: towards an anthropology of infrastructure and the built environment in the Russian North // *The Polar Journal*. 2017. Vol. 7:1. P. 58–85. DOI: 10.1080/2154896X.2017.1334427.

21. Evseev A. V., Krasovskaya T. M., Tikunov V. S., Tikunova I. N. New look at territories of traditional nature use — traditional nature management lands at the coastal zone of the Ice Silk Road: a case study for the Russian Arctic // *International Journal of Digital Earth*. 2019. Vol. 12. No. 8. P. 948–961. DOI: 10.1080/17538947.2017.1423405.

22. Щепанская Т. Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX–XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.

23. Иванов И. Дороги Севера: география важна // Транспортная стратегия — XXI век. 2014. № 25. С. 70–71.

24. Сапожникова Н. В. «Севера, мои Севера»: «нефть начинается с дороги» «социосфера» автотранспортников эпохи покорения Самоглора // Российская нефть: история и современность: сб. статей Всероссийской научной конференции с международным участием, Сургут, 27 ноября 2015 года / отв. ред. И. Н. Стась. Курган, 2016. С. 274–282.

25. Влияние зимних дорог на жизнедеятельность растений крайнего Севера / Мадьяров Т. М. [и др.] // Нефть и газ Западной Сибири: материалы Международной научно-технической конференции, посвященной 50-летию Тюменского индустриального института / отв. ред. О.А. Новоселов. Тюмень: Тюменский ГНГУ, 2013. С. 53–59.

URL: https://www.tyuiu.ru/wp-content/uploads/2015/08/tom_6.pdf (дата обращения: 27.05.2020).

26. Сулейманов А. А. «Ресурсы холода» в транспортной системе Якутии. Конец XIX — нач. XXI вв. // Традиционные национально-культурные и духовные ценности как фундамент инновационного развития России. 2019. № 1 (15). С. 60–64.

27. Зорин А. Н. Снежный вестерн: Триумф жанра в исторической перспективе. (От кинофильмов А. де Тота и С. Корбуччи к лентам А. Тарантино и А.Г. Иньярриту) // Искусствоведение в контексте других наук в России и за рубежом: Параллели и взаимодействия: сб. трудов Международной научной конференции / под общ. науч. ред. Г. Р. Консона. М.: Согласие, 2017. С. 248–255.

28. Первалова Е. В. Этничность в кино: ненцы, ханты и манси на экране // Кунсткамера. 2018. № 2. С. 184–192.

29. Ильченко В. Л. О ландшафтопреобразующем влиянии железных дорог на Севере // Минералогия техногенеза. 2001. Т. 2. С. 264–265.

30. Головнева Е. В., Головнев И. А. Визуальные репрезентации этнокультурных сообществ севера в документальном кино (на примере фильма «Месторождение») // Ежегодник финно-угорских исследований. 2020. Т. 14. № 1. С. 115–123.

31. Опытные охотники Якутии рассказали о ритуалах и обрядах // News.Ykt.Ru: сайт. 2018. 9 апреля.

URL: <https://news.ykt.ru/article/70909> (дата обращения: 27.05.2020).

REFERENCES

1. Lebedeva S. S. Russkoyazychnyi Youtube kak istochnik informatsii o kul'ture Rossii [Russian-speaking Youtube as a source of information about the culture of Russia]. In O. V. Shatalova (Ed.), *FORUM/forUM: sbornik nauchno-issledovatel'skikh statei studentov* [FORUM/forUM: Collected student research articles]. Lipetsk: Lipetsk State Pedagogical University named after P.P. Semenov-Tian-Shansky, 2019, pp. 13–16. (In Russ.)
2. Kozinets R. V. YouTube utopianism: Social media profanation and the clicktivism of capitalist critique. *Journal of Business Research*. 2019. 98(C), pp. 65–81. DOI: 10.1016/j.jbusres.2019.01.019.
3. Himelboim I., Golbeck J., Trude B. M. YouTube: Exploring video networks. Hansen D., Shneiderman B., Smith M. A. et al. *Analyzing Social Media Networks with NodeXL: Insights from a Connected World*. Cambridge: MA Morgan Kaufmann, 2020, pp. 187–203.
4. Seeley J. S., Wickens Ch. M., Vingilis-Jaremko L. et al. Street racing, stunt driving and ghost riding YouTube videos: A descriptive content analysis. *Transportation Research. Part F Traffic Psychology and Behaviour*. 2019. (63), pp. 283–294. DOI: 10.1016/j.trf.2019.04.012.
5. Vingilis E., Yildirim-Yenier Z., Vingilis-Jaremko L. et al. Literature review on risky driving videos on YouTube: Unknown effects and areas for concern?. *Traffic Injury Prevention*. 2017. 18(6), pp. 606–615. DOI:10.1080/15389588.2016.1276575.
6. Golovnev I. A., Golovneva E. V. Mir detstva khantov v etnograficheskom kino (na primere dokumental'nogo fil'ma "Malen'kaya Katerina") [Khanty's childhood world in ethnographic cinema (on the example of the documentary "Little Katerina")]. In T. B. Shchepanskaya (Ed.), *Russkii Sever: k 95-letiyu K. V. Chistova* [Russian North: to the 95th anniversary of K. V. Chistov]. Saint-Petersburg: Museum of Anthropology and Ethnography of the Russian Academy of Sciences, 2017, pp. 333–349. (In Russ.)
7. Golovnev I. A., Golovneva E. V. Vizual'nye reprezentatsii etnokul'turnykh soobshchestv severa v etnograficheskom kino: istoricheskii i sovremennyy rakurs [Visual representations of ethno-cultural communities of the North in ethnographic cinema: historical and modern perspectives]. *"Chelovek v mire kul'tury: problemy nauki i obrazovaniya": materialy Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii* [Proceedings of the International Scientific Conference "Man in the world of culture: problems of science and education"]. Yekaterinburg: Ural University, 2019, pp. 54–58. (In Russ.)
8. Lavrenova O. A. *Prostranstva i smysly: semantika kul'turnogo landshafta* [Spaces and meanings: semantics of a cultural landscape]. Moscow: Institut Naslediya, 2010. 330 p. (In Russ.)

9. Lavrenova O. *Spaces and Meanings: Semantics of the Cultural Landscape*. Springer, Cham, 2019. 216 p. DOI: 10.1007/978-3-030-15168-3.

10. *Geografiya iskusstva: rasshirenie gorizontov* [Art geography: Expanding horizons]. Moscow: Film and Television School (GITR), 2019. 414 p. (In Russ.)

11. Zamyatin D. N. *Postgeografiya. Kapital(izm) geograficheskikh obrazov* [Postgeography: Capital(ism) of geographic images]. Saint-Petersburg: Gumanitarnaya akademiya, 2014. 592 p. (In Russ.)

12. Lukinbeal C. Film and cinema. *International Encyclopedia of Human Geography*. 2nd ed. Elsevier, 2019, vol. 5, pp. 107–111. DOI: 10.1016/B978-0-08-102295-5.10820-0.

13. Goldfischer E. Visuality. *International Encyclopedia of Human Geography*. 2nd ed. Elsevier, 2019, vol. 14, pp. 175–179. DOI: 10.1016/B978-0-08-102295-5.10877-7.

14. Smirnov N. A. Kompozitsiya geokul'tur Arktiki: novye osnovaniya geokul'turnogo analiza [The composition of the geocultures of the Arctic: new foundations of geocultural analysis]. *Geokul'tury Arktiki: metodologiya analiza i prikladnye issledovaniya* [Arctic Geocultures: Analysis Methodology and Applied Research]. Moscow: Kanon+, 2017, pp. 38–80. (In Russ.)

15. Chartier D. *Chto takoe voobrazhenie Severa? Elicheskie printsipy* [What is the imagined North? Ethical principles]. Harstad, Arctic Arts Summit, Monreal, Imaginare Nord, Isberg, 2018. 157 p.

16. Gerlach J., Kinossian N. Cultural landscape of the Arctic: 'recycling' of soviet imagery in the Russian settlement of Barentsburg, Svalbard (Norway). *Polar Geography*. 2016. 39(1), pp. 1–19. DOI: 10.1080/1088937X.2016.1151959.

17. Harvey P., Knox H. *Roads. An anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca and London: Cornell University Press, 2015. 262 p.

18. V. S. Selin (Ed.) *Transportno-infrastrukturnyi potentsial rossijskoi Arktiki* [Transport and infrastructure potential of the Russian Arctic]. Apatity: Kola Science Center of the Russian Academy of Sciences, 2013. 279 p.

19. Lotman Y. M. *Semiosfera* [Semiosphere]. Saint-Petersburg: Iskusstvo-SPb, 2000. 704 p. (In Russ.)

20. Schweitzer P., Povoroznyuk O. & Schiesser S. Beyond wilderness: towards an anthropology of infrastructure and the built environment in the Russian North. *The Polar Journal*. 2017. 7(1), pp. 58–85. DOI: 10.1080/2154896X.2017.1334427.

21. Evseev A. V., Krasovskaya T. M., Tikunov V. S., Tikunova I. N. New look at territories of traditional nature use—traditional nature management lands at the coastal zone of the Ice Silk Road: a case study for the Russian Arctic. *International Journal of Digital Earth*. 2019. 12(8), pp. 948–961. DOI: 10.1080/17538947.2017.1423405.

22. Shchepanskaya T. B. *Kul'tura dopogi v russkoi miforitual'noi traditsii XIX–XX vv.* [The road culture in the Russian mythological and ritual traditions of the 19th–20th centuries]. Moscow: Indrik, 2003. 528 p. (In Russ.)

23. Ivanov I. Dorogi Severa: geografiya vazhna [Roads of the North: geography is important]. *Transportnaya strategiya—XXI vek* [Transport Strategy 21st Century]. 2014. (25), pp. 70–71. (In Russ.)

24. Sapozhnikova N. V. “Severa, moi Severa”: “neft' nachinaetsya s dorogi” [“North, my North”: “oil begins from the road”]. In I. N. Stas' (Ed.), *Rossiiskaya neft': istoriya i sovremennost': sb. statei Vserossiiskoi nauchnoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem, Surgut, 27 noyabrya 2015 goda.* [Proceedings of the Russian Scientific Conference “Russian oil: history and modernity”, Surgut, 2015, 27 November]. Kurgan, 2016, pp. 274–282. (In Russ.)

25. Mad'yarov T. M. et al. Vliyanie zimnikh dorog na zhiznedeyatel'nost' rastenii krainego Severa [Influence of winter roads on the vital activity of plants in the far North]. In O. A. Novoselov (Ed.), *Neft' i gaz Zapadnoi Sibiri: materialy Mezhdunarodnoi nauchno-tekhnicheskoi konferentsii* [Proceedings of the International Scientific Conference “Oil and gas of Western Siberia”]. Tyumen: Tyumen State University, 2013, pp. 53–59.

URL: https://www.tyuiu.ru/wp-content/uploads/2015/08/tom_6.pdf (accessed 27.05.2020). (In Russ.)

26. Suleimanov A. A. “Resursy kholoda” v transportnoi sisteme Yakutii: Konets XIX—nach. XXI vv. [“Resources of the cold” in the transport system of Yakutia: The end of 19th—the beginning of 21st centuries]. *Traditsionnye natsional'no-kul'turnye i dukhovnye tsennosti kak fundament innovatsionnogo razvitiya Rossii* [Traditional national-cultural and spiritual values as innovative development basis of Russia]. 2019. 1(15), pp. 60–64. (In Russ.)

27. Zorin A. N. Snezhnyi vestern: Triumf zhanra v istoricheskoi perspektive [Snow western: the triumph of the genre in historical perspective]. In G. R. Konson (Ed.), *Iskusstvovedenie v kontekste drugikh nauk v Rossii i za rubezhom: Paralleli i vzaimodeistviya: sb. trudov Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii* [Proceedings of the International scientific conference “Art criticism in the context of other sciences in the modern world: Parallels and interactions”]. Moscow: Soglasie, 2017, pp. 248–255. (In Russ.)

28. Perevalova E. V. Etnichnost' v kino: nentsy, khanty i mansi na ekrane [Ethnicity in films: Nenets, Khanty and Mansi on the screen]. *Kunstkamera* [Kunstkamera]. 2018. (2), pp. 184–192. (In Russ.)

29. Il'chenko V. L. O landshaftopreobrazuyushchem vliyanii zheleznikh dorog na Severe [On the landscape-transforming influence of railways in the North]. *Mineralogiya tekhnogeneza* [Mineralogy of technogenesis]. 2001. (2), pp. 264–265. (In Russ.)

30. Golovneva E. V., Golovnev I. A. Vizual'nye reprezentatsii etnokul'turnykh soobshchestv severa v dokumental'nom kino (na primere fil'ma «Mestorozhdenie») [Visual representations of the ethno-cultural communities of the North in documentary films (through the example of the film *Oilfield*)]. *Ezhгодnik finno-ugorskikh issledovani* [Finno-Ugric Studies Yearbook]. 2020. 14(1), pp. 115–123. (In Russ.)

31. Opytnye okhotniki Yakutii rasskazali o ritualakh i obryadakh [Experienced hunters of Yakutia on their rituals and rites]. *News.Ykt.Ru*: site. 2018. April 9.

URL: <https://news.ykt.ru/article/70909> (accessed 27.05.2020). (In Russ.)

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

ОЛЬГА АЛЕКСАНДРОВНА ЛАВРЕНОВА

доктор философских наук, кандидат географических наук,
ведущий научный сотрудник отдела культурологии,
Институт научной информации по общественным наукам РАН,
117997, Москва, Нахимовский проспект, д. 51/21;
профессор кафедры иностранных языков
и коммуникативных технологий,
Национальный исследовательский
технологический университет «МИСиС»,
119049, г. Москва, Ленинский проспект, д. 4;
профессор кафедры теории и истории культуры
Института кино и телевидения (ГИТРа).
123007, Москва, Хорошевское шоссе, 32а
почетный член Российской академии художеств,
президент Международной ассоциации семиотики
пространства и времени (IASSp+T/AISE+T, Швейцария)

Researcher ID: AAK-6407-2020

ORCID: 0000-0003-4916-0622

e-mail: olgalavr@mail.ru

ABOUT THE AUTHOR

OLGA A. LAVRENOVA

D.Sc in Philosophy, PhD in Geographical Sciences,
Leading Researcher at the Division for Cultural Studies,
Institute of Scientific Information for Social Sciences
of the Russian Academy of Sciences,
51/21, Nakhimovsky Prospect, Moscow, 117997;
Professor at the Department of Foreign Languages
and Communication Technologies,
MISIS National University of Science and Technology,
4, Leninsky Prospect, Moscow, 119049;
Professor at the Department of Theory and History of Culture,
GITR Film and Television School,
32a, Horoshevskoe sh., Moscow, 123007
Honorary Member of the Russian Academy of Arts,
President of the International Association of Semiotics
of Space and Time (IASSp+T/AISE+T, Switzerland)
Researcher ID: AAK-6407-2020
ORCID: 0000-0003-4916-0622
e-mail: olgalavr@mail.ru