

## Библиография

*Ануфриев П.А.* Мурманские промыслы и территориальная полоса океана / Товарищество Архангельского общества изучения Русского Севера. Архангельск: Архангельская губернская типография, 1913. № 4.

*Бреитфус Л.Л.* Рыбный промысел русских поморов в Северном Ледовитом океане, его прошлое и настоящее. СПб.: тип. В.Ф. Киршбаума, 1913.

*Бухаров Д.Н.* Русские в Финмаркене. СПб.: тип. В.Ф. Киршбаума, 1883.

*Зеленин Д.* Архангельская губерния начало XIX в. // Памятная книжка Архангельской губернии. Архангельск: Архангельская губернская типография, 1907.

*Книпович Н.М.* О рыбных и морских звериных промыслах Архангельской губернии // Отчет положения промыслов. СПб., 1897.

*Книпович Н.М.* Положение морских и рыбных и звериных промыслов: Архангельской губернии: Отчет о командировке 1893–1894 гг. СПб., 1895.

Лопари, карелы, поморцы Архангельской губернии // Северное обозрение. Т. I. СПб., 1849. С. 149–179.

*Максимов С.В.* Год на Севере. М.: П.К. Прянишников, 1890.

*Молчанов К.* Описание Архангельской губернии. СПб.: Изд. Гл. пров. училищ, 1813.

*Неболсин Г.П.* Статистическое обозрение внешней торговли. СПб.: тип. деп. внешней торговли, 1850.

*Пушкарев И.И.* Описание Российской империи в историческом, географическом и статистическом отношениях. СПб.: тип. К. Жеркакова, 1845. Т. I, кн. II.

*Семенов А.* Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с половины XVII в. по 1858 г. СПб.: тип И.И. Глазунова, 1859. Ч. 3.

## Т.Б. Щепанская

### МОБИЛЬНЫЕ МЕТОДЫ ПОЛЕВОГО ИССЛЕДОВАНИЯ: ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ

В статье я ставлю задачу проанализировать возможности применения в антропологии исследовательских практик, развивающихся в рамках «мобильного поворота», наметившегося в социальных науках. Я проанализирую также результаты моего опыта разработки и применения мобильных методов в этнографическом исследовании культурных практик водителей автомобильного транспорта.

Значимость исследования практик мобильности артикулирована в современных науках об обществе как «мобильный поворот» (mobility turn) [Урри 2012: 72], понимаемый как новый способ «осмысления экономических, социальных и политических отношений», затрагивающий все социальные науки и в этом смысле постдисциплинарный. В основе этого типа осмысления социальности — «акцент на многочисленных формах актуального или потенциального движения, которыми чреваты все социальные единицы, от скромного домохозяйства до гигантских корпораций» [Там же]. В сферу интереса включается изучение связи между физическим движением и социальной мобильностью, когда передвижение может становиться источником статуса или власти, а ограничения движения — базой для возникновения отчуждения, депривации, границ [Там же: 76].

В связи с задачей изучения мобильных методов и техник сбора данных, поставленной в статье, особенно важно остановиться на методологических последствиях «мобильного поворота». Как пишет тот же Дж. Урри, этот подход динамизирует «те виды анализа, которые исторически были статичными, навеки зафиксированными и обращенными на внепространственные «социальные структуры» [Урри 2012: 72]. Исследователь обращает внимание прежде всего на динамические аспекты изучаемых объектов и отношений, рассматривая их процессуальные стороны. Такой подход требует и разработки соответствующих методик и техник не только на этапе анализа, но и уже на стадии сбора данных. Это могут быть как техники, позволяющие наблюдать движение объекта из статичной позиции самого исследователя, так и собственно мобильные техники, когда исследователь передвигается вместе с наблюдаемым объектом (социальным актором), таким образом, разделяя опыт передвижения. Как этот вызов касается методологии и методов этнографии, этнологии, социальной и культурной антропологии?

В рамках «мобильного поворота» исследователи обращаются к этнографическим методам, составляя проект «мобильной этнографии» [Büscher, Urry 2009]. Так, на форуме изучения мобильностей есть словарная статья, посвященная мобильным методам. Автор (Monika Büscher) определяет мобильные методы как производящие «инсайт посредством физического, виртуального или аналитического движения с изучаемыми объектами» («Mobile methods produce insight by moving physically, virtually, or analytically with research subjects»), под которыми понимаются как материальные, так и социальные феномены [Büscher 2013]. Среди этих методов упоминается весь диапазон традиционно этнографических (от наблюдений и интервью до анализа документов), но

инкорпорированных в практики передвижения. Суммируя многочисленные работы по отдельным техникам изучения движения, авторы приводят такие, как совместные с изучаемыми прогулки или поездки, сопровождение («следование тенью»), дневники путешествий, поездок, (использования) транспорта и технологий, аудиопрогулки, исследования мигрантов, туристов и прочих мобильных категорий населения через синхронные или лонгитюдные, совместные или дистанционные практики, виртуальная, мультиразмещенная (multi-sited) или глобальная этнография, исследования с помощью систем глобального позиционирования (GPS-трекеров и других мобильных систем позиционирования) и др. [Там же]. Как видим, позиционируя себя как пост- или междисциплинарную модель, исследования мобильности (Mobility Studies) активно задействуют этнографические методики. Между тем целью анализа авторов и пользователей этих методик становятся чаще всего социологические и экономические проблемы, в то время как именно антропологические зачастую выпадают из поля зрения или оказываются на периферии. Как актуализировать в исследованиях мобильности собственно антропологическую проблематику? Насколько актуальны в контексте мобильности традиционные для этнографии исследования человеческой телесности, предметного окружения, представлений о пространстве и времени, символических и вообще семиотических аспектов повседневности, ритуалов и практик памяти? Как обратить методы мобильной этнографии к исследованию этих тем?

**Пространство этнографии.** Мои эксперименты в области мобильной этнографии начались с размышлений о мобильной природе этнографии как таковой. Сама этнография в ее вполне традиционных формах начиналась как мобильная практика: путешествие к неизвестным народам с исследовательскими целями (которые, впрочем, не всегда были основными для экспедиций, порой предпринимавшихся в контексте колониционных и других политических, миссионерских и тому подобных задач). Этнографическое исследование выстраивало особый порядок коммуникаций, когда этнограф занимал мобильную позицию (приезжего наблюдателя и вопрошающего) вступавшего в коммуникацию с «местными», т.е. как будто «привязанными» к посещаемой местности, составлявшими ее характеристику жителями (см. об этом: [Соколовский 2001: 90–91; 155; Peirano 1998; Albrow 1997]). Эта структура не без оснований подвергалась критической деконструкции [Аппадурай 2001/1992: 159–162]. Чем «мобильная этнография» отличается от прежних стереотипизированных практик? Вероятно, ее специфика определяется объектом исследования, главной (изучаемой) характеристикой которого становится именно его подвижность.

Мое исследование сфокусировано на опыте и практиках водителей, в первую очередь профессиональных (автобусов, такси, в том числе маршрутных, грузовиков и т.д.). Движение — это основа их опыта, организующая повседневные практики и порядок коммуникации, основа культурных (символических) кодов, посредством которых формируются определения ситуаций, событий, обоснования норм. Поэтому этнографическое наблюдение и описание их повседневности (практик, опыта, норм, контроля и дискурса) должно было выявить и культурные коды мобильности. Субъектом мобильности (социальным актором) в данном случае можно считать как индивида — водителя в процессе движения, так и водительское (воображаемое) сообщество. Впрочем, вскоре наблюдения перевернут эти представления.

Основной техникой получения первичных данных было избрано участвующее наблюдение в процессе поездок вместе с водителем: обычные рейсовые поездки в пассажирском транспорте или поездки автостопом с водителями междугородных большегрузов. Впоследствии эта техника была дополнена участвующим наблюдением радиопереговоров водителей во время движения по трассе (междугородним и загородным дорогам), при этом этнограф может располагаться как в одном из изучаемых транспортных средств, так и в легковом автомобиле, оснащенном рацией и движущемся в том же потоке. Дополнительные техники — интервью, как в процессе поездки либо во время остановок, но в пространстве транспортного средства, так и в других ситуациях — при случайных встречах, на праздниках, у общих знакомых, в семьях и т.д. Не последнюю роль в современном цифровом обществе играют и методы виртуальной этнографии: наблюдение дискуссий между людьми изучаемых профессий на интернет-форумах, сайтах и в блогах. Что в этом случае считать пространством исследования? Как соотносятся в аналитическом отношении пространства кабины водителя, расположения наблюдателя и дороги? Все эти «места» в движении меняют расположение относительно друг друга, и в этом смысле местами, собственно, не являются.

**Дорога.** В определении пространственных характеристик исследовательского поля мобильной этнографии мы можем пойти собственно этнографическим путем и опираться на классификации, которые используют сами участники движения. Несколько цитат из радиопереговоров [ПМА: 19.09.2015] на КАД Санкт-Петербурга:

— *Подскажите, на Культуре на посту стоит кто-нибудь?* — *Никого не видно было.* — *Спасибо, удачи!* — *Новоприозерка в сторону города стоит машинка (ГИБДД. — Т.Щ.). Будьте внимательны!* — *Сдаю топливо...* — *Где именно?* — *к Мурманке подъезжаю...* — *по Мурманке*

*и дальше на втором повороте километра 2–4... — Там ремонт дороги или что там на 60-м километре?*

На трассе М10 Санкт-Петербург — Москва:

— *На Москву солярочку куплю. Никто не планирует сдавать, ребята?* — *На (название заправки) сотку сдаю. — Возьму... сотку. — Ты где едешь? На чем?* — *Да белый. — Я, наверное, перед тобой еду. Синяя скамейка (Scania. — Т.Щ.). — Ты, наверное, за мной едешь: очень хорошо тебя принимаю...* — *На Москву, ребята, колеечка, смотрим тут начинается. Колейность за Ям-Ижорой.*

Пространство дороги описывается в шоферском дискурсе названиями трасс, а названия — по их конечным пунктам, определяющим направление движения: Мурманка, Московская; указывается и направление потока: на Москву, на Питер, т.е. это пространство векторное. Движение является его основной характеристикой: «— Ребята, подскажите (нрзб.)... — Софийская *бежит* в обе стороны. — Спасибо!» [ПМА: М10, 19.09.2015]. Если прислушаться к определениям дороги, то чаще других услышим, что она *бежит*, *чистая*, либо *стоит*, на ней *колеечка*, либо другие факторы, препятствующие свободному движению (и делающие дорогу не «чистой»): что-то упавшее на дорогу, яма, колейность, перегородившая дорогу машина после ДТП, (полицейская) *машинка* с инспекторами, осуществляющими контроль скорости, и т.п. То есть это пространство описывается как движущееся (*бежит/стоит*), векторное (— *На Москву* подскажите обстановочку?), а его мобильные возможности описываются через понятие «чистоты» или указанием конкретных факторов, могущих оказаться препятствиями к движению. «Дайте, пожалуйста, обстановочку на Питер. Как обстановочка? — *Чистенько* все. — Понял, спасибо!» В этом пространстве находятся движущиеся субъекты, которые определяются по маркам и внешнему виду машин (*белый, скамеечка*), их взаимное расположение характеризуется расстоянием, определяемым по возможности/легкости коммуникаций (*хорошо тебя слышно, хорошо принимаю* — значит, близко). Встречи и различные взаимодействия между участниками движения обеспечиваются использованием ориентиров: обычно это повороты, пересечения с другими трассами, указатели начала и конца населенных пунктов, автозаправки, придорожные кафе, мотели, торговые центры.

**В канале.** С коммуникацией связано и еще одно определение того пространства, в котором, по их собственным представлениям, находятся и взаимодействуют участники движения: «*Вань, ты в канале?*» «*Ребят, кто в канале, отзовитесь!*» Я видела даже надписи на большегрузных автомобилях (сзади внизу фургона): «В канале», — что означает: у во-

дителя есть радиостанция, он слышит других и готов общаться. Это пространство имеет свою основную площадку или магистраль — 15-й канал (СВ-диапазон, 27.135 МГц АМ), наиболее известный, включенный у большинства по умолчанию, и другие каналы, куда можно перейти по приглашению, чтобы обсудить подробности какого-нибудь общего дела.

**Кабина.** Еще один вид «мест», оказывающийся в поле зрения во время движения, — внутреннее пространство автомобилей. В опыте передвигающихся (и этнографа при использовании сопровождающих методик) внутреннее пространство неподвижно, оно — вместилище социальных взаимодействий во временном коллективе попутчиков. Кабина — личное пространство водителя, нередко «огороживаемое» физически (занавески, поручни) или символически (надписи «У кабины водителя не стоять» и подобные). Это пространство «прочитывается» через исследование его предметного наполнения.

**Материальная культура движения.** Мобильный поворот связан также с «материальным поворотом», о котором писали Латур [Латур 2006/1992] и близкий его способу мышления об обществе круг исследователей (см. обзор на эту тему: [Вахштайн 2006]). Это направление базируется на критике восходящей к гуманизму Просвещения концепции человека как сознающего и познающего субъекта, игнорировавшей его материальную природу и оснастку. Исследования мобильности принимают в расчет среди прочего и материальные основания движения (или его блокировки). С этой точки зрения Дж. Урри подразделяет материальные предметы на зафиксированные на месте условия движения (железнодорожные пути, автодороги или отели), временно стационарные (автомобиль в гараже), переносные и переносимые (книги, автомобиль на транспортёре), телесно связанные и двигающиеся вместе с телом (часы или плеер), протезирующие — обеспечивающие и расширяющие отдельные телесные способности (кардиостимулятор или мобильный телефон), образующие мобильную систему (самолет, автомобиль) или содержащие программу движения [Урри 2012: 130–131]. Можно спорить об обоснованности, полноте и непротиворечивости этой классификации, но сам подход — изучение материальных предметов с точки зрения их роли в мобильности или иммобильности индивидов, групп или обществ — заслуживает внимания.

Вернемся к практике наших наблюдений, проводившихся во время передвижений на дорогах и в городах Северо-Запада России (2008–2015 гг.). Описывая и объясняя убранство кабины (часы, занавески, игрушки, светильники, подвески и сувениры, вымпелы, флажки на ве-

тровом стекле), водители говорят об одомашнивании, превращении машины в «дом на колесах». Каким образом эти предметы «превращают машину в дом»? Ведь дома (по свидетельству водителей, которых удалось опросить), они подобных украшений не вешают, т.е. кабина вовсе не уподобляется дому внешне. Эти вещи, однако, маркируют кабину, перенося сюда не столько домашний вид, сколько связанные с домом значения. Мягкие игрушки — это подарки от детей, жены, а если нет семьи — от знакомых девушек, иконки, крестики — это и свидетельства профессиональной принадлежности, и зачастую предметное напоминание церемонии освящения машины. Вымпелы связаны с географией поездок или с конкурсами профессионального мастерства, ленты и флажки в цветах российского флага, надписи «Россия» — проекции национальной идентичности. С точки зрения этнографии мобильности кабина — как раз пространство немобильное, в котором застыл и статус водителя, связанный с точкой его ухода из дома (и хранимый до возвращения обратно). Собственно же с движением связаны другие статусы, ролевые позиции и их предметные репрезентации. У водителя есть одна движущаяся вещь — это его машина. Но это в момент движения и не вполне вещь, а отчасти его тело, посредством которого водитель движется и осуществляет коммуникации с другими участниками движения.

**Машина как внешнее «тело».** Действительно, телесность водителя транспортного средства во время движения не сводится к его биологическому телу: автомобиль выступает и его продолжением/манипулятором, и дисплеем, по которому другие участники движения ориентируются, выстраивая свои взаимодействия. Автомобиль+водитель выступает в контексте взаимодействия с другими участниками движения как единый субъект: водитель участвует во взаимодействии в «теле» машины и посредством этого «тела». С одной стороны, эта единая субъектность проявляется в маркировании автомобиля: за ветровым стеклом можно видеть таблички с именами: «Андрей», «Олег», «Леха». Имя водителя переносится на автомобиль, и, например, по радию их называют одним — общим — именем: «Андрюха на Питер прошел». С другой стороны, технические характеристики машины переносятся на водителя: — *Вольво, воронежская!.. Ой, смотрю на ведущую ось, ... у тя потеки. Гайки не ослабли? Я справа от тебя, автовоз* [ПМА: М10, 19.09.2015]. Корпус автомобиля сливается с телом водителя («у т[еб]я потеки»), да и сам обращающийся определяет себя через автомобиль («Я... автовоз»). Вещь (автомобиль) становится дисплеем и продолжением тела — или общим телом объединенного субъекта движения: сам процесс движения, таким образом, заставляет переопределить границы

телесного и вещественного объектов в этнографическом исследовании.

Этнографическое изучение автомобиля во время движения, таким образом, находится в зоне пересечения этнографии вещей и телесности. Исходя из второго подхода мы изучаем автомобиль как дисплей (проекцию идентичности) объединенного субъекта движения. В общении «в канале» водители обращаются друг к другу по имени либо по марке машины, нередко при этом используя уменьшительно-ласкательные формы: *вольвочка, скамеечка, зилок, газончик* (марки Volvo, Scania, ЗИЛ, ГАЗ), окликают по региональной принадлежности (номеру региона на ГРЗ). Элементы этого «тела»-дисплея в первую очередь символические составляющие внешнего облика машины: разного рода таблички с именами, наклейки с нормативными текстами-самопрезентациями («Делай нормально — будет нормально», — такой лозунг я видела сверху на ветровом стекле большегрузной фуры в Боровичах, 2015 г.).

Другой аспект — как **тело водителя** (биологическое) запечатлевает в себе движение, точнее, функцию водителя: собственно тело его неподвижно, движение осуществляется за счет «тела»-машины, роль водителя — сосредоточение внимания на дороге. Отсюда проблема сна (несколько суток в пути) и целая культура борьбы со сном: употребление кофе, обливание водою, жевание спичек, лузганье семечек, распевание песен, разговоры с попутчиками (если есть) или по рации. Некоторые водители берут себе за правило останавливаться через определенный промежуток времени, чтобы размяться и отдохнуть 10–20 минут, другие останавливаются поспать 20–30 минут, когда чувствуют, что уже не могут бороться со сном. Сейчас эту проблему призваны решить тахографы. Боль в спине, затекание ног, проблемы с желудком — наиболее обсуждаемые проблемы связаны как раз с недостатком движения во время движения машины. Движение делегируется внешнему — механическому — «телу», в то время как биологическое тело обездвижено и нуждается в искусственной организации дополнительной активности.

В этой статье я сделала обзор техник, а также объектов мобильной этнографии применительно к антропологическому изучению одной характеризующейся постоянной мобильностью группы — профессиональных водителей автомобилей. Их мобильность опосредована техническим средством, происходит в относительно закрытом от внешней среды пространстве, что и определяет специфику как образа жизни, так и его изучения. Мы обнаружили, что движение заставляет переопределить границы и понимание тела и вещи, предметного окружения и пространства. Это становится очевидным только при использовании мобильных методов сопровождения, так чтобы этнограф оказывался

в условно неподвижном пространстве кабины (или салоне, откуда кабина видна), присутствовал *в канале* (где идет радиокommunikация с другими водителями) вместе с водителем, разделяя его опыт.

### Библиография

*Аннадураи А.* Ставя иерархию на место // Соколовский С.В. Образы Других в российских науке, политике и праве. М.: Путь, 2001. С. 156–172 (пер. по публикации 1992 г.)

*Вахштайн В.* Социология вещей и «поворот к материальному» в социальной теории // Социология вещей: Сб. ст. / Под ред. В. Вахштайна. М.: Территория будущего, 2006. С. 7–42.

*Латур Б.* Где недостающая масса? Социология одной двери // Социология вещей: Сб. ст. / Под ред. В. Вахштайна. М.: Территория будущего, 2006. С. 169–198 (пер. с франц. по публикации 1992 г.).

*Соколовский С.В.* Образы Других в российских науке, политике и праве. М.: Путь, 2001.

*Урри Дж.* Мобильности / Пер.с англ. А.В. Лазарева, вступ. ст. Н.А. Харламова. М.: Праксис, 2012.

*Albrow M.* Travelling beyond local cultures. Socioscapes in a global city // Living the global city. L.; N.Y.: Routledge, 1997.

*Büscher M., Urry J.* Mobile methods and the empirical // European Journal of Social Theory. 2009. 12. P. 99–116.

*Büscher M.* Mobile Methods// Mobile Lives Forum: Forum Vies Mobiles: preparing the mobility transition. <<http://en.forumviesmobiles.org/marks/mobile-methods-697>> (published: 16.04.2013, visited: 12.12.2015).

*Peirano M.G.S.* When Anthropology is at Home: The Different Contexts of a Single Discipline // Annual Review of Anthropology. 1998. Vol. 27. P. 105–128.

***Е.В. Эзугбая, И.Ю. Котин***

## **В КАХЕТИЮ К ИНДИЙЦАМ — ПОДГОТОВКА ЭКСПЕДИЦИИ**

Индийская диаспора стала общемировым явлением [Котин 2003]. Практически в мире не осталось стран, где не присутствуют индийские общины. Не исключение и Грузия, где со времен распада СССР существо-