

«СЛОЖНО, ПОТОМУ ЧТО ДАЛЕКО»: ОТДАЛЕННОСТЬ СЕЛ И ДЕРЕВЕНЬ УСИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО ОКРУГА В ПОВСЕДНЕВНОМ ОПЫТЕ

Дарья Станиславовна Бондарева

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»
21/4 Старая Басманная ул., Москва, Россия
dbondareva@hse.ru

Аннотация: В статье рассматривается, что формирует отдаленность и как она переживается жителями сел и деревень Усинского муниципального округа Республики Коми. Эмпирический материал исследования включает около 35 интервью, неформальные беседы и наблюдения, собранные в ходе двух антропологических экспедиций в 2023 и 2024 гг. Вместо подхода к изучению отдаленности как физического расстояния, задающего особенности жизни в конкретном месте, или метафоры, подчеркивающей социальное различие жителей разных мест, этот феномен анализируется с точки зрения конкретного опыта и практик, связанных с перемещениями между населенными пунктами. Основное внимание уделено тому, как жители согласуют различные обстоятельства (доступность, маршруты и расписания разных видов транспорта, климатические и погодные особенности, административные ограничения и неформальные связи), чтобы успешно добраться в нужное место или доставить вещи. Каждое перемещение — это задача, требующая учета множества факторов, часто непредсказуемых. Таким образом, отдаленность понимается через характер самого движения — как продолжительный и специфический по своей организации процесс перемещения между значимыми для людей местами. Предложенный подход позволяет увидеть отдаленность как динамический и практический феномен, связанный с конкретными материальными условиями. Такое понимание помогает глубже осмыслить опыт повседневной жизни в отдаленных сельских поселениях и расширяет представления о феномене отдаленности.

Ключевые слова: отдаленность, труднодоступность, транспортная инфраструктура, ландшафт, мобильность, Усинский муниципальный округ.

Благодарности: Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2025 г.

Для ссылок: Бондарева Д. «Сложно, потому что далеко»: отдаленность сел и деревень Усинского муниципального округа в повседневном опыте // Антропологический форум. 2025. № 65. С. 60–86.

doi: 10.31250/1815-8870-2025-21-65-60-86

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/065/bondareva.pdf>

ANTROPOLOGICHESKIJ FORUM, 2025, NO. 65

“IT’S DIFFICULT BECAUSE IT’S FAR AWAY”: REMOTENESS OF VILLAGES AND HAMLETS OF USINSK MUNICIPAL DISTRICT IN EVERYDAY EXPERIENCE

Daria Bondareva

HSE University
21/4 Staraya Basmannaya Str., Moscow, Russia
dbondareva@hse.ru

Abstract: The article explores what constitutes remoteness and how it is experienced by residents of villages and rural areas in the Usinsk municipal district in the Komi Republic. The empirical material includes about 35 interviews, informal conversations, and observations collected during two anthropological expeditions in 2023 and 2024. Instead of approaching the study of remoteness as physical distance that determines the characteristics of life in a particular place, or as a metaphor that emphasises the social differences between residents of different places, this phenomenon is examined from the perspective of lived experience and practices related to movement between settlements. The focus is on how residents of remote villages connect various circumstances (accessibility, routes and schedules of different modes of transport, climatic and weather conditions, administrative restrictions and informal ties) in order successfully to reach their destination or deliver goods. Each act of movement involves navigating and aligning multiple factors. Thus, remoteness is understood through the nature of movement itself — as an extended and specific way of moving between places that are significant to people, and a particular way of experiencing that movement. The proposed approach allows us to see remoteness as a dynamic and practical phenomenon, tied to material conditions. This perspective helps better to understand the lived experience of everyday life in remote rural villages and broadens the conceptualisation of remoteness.

Keywords: remoteness, transport infrastructure, landscape, mobility, Usinsk municipal district.

Acknowledgments: The study was conducted as part of the Fundamental Research Programme of the National Research University Higher School of Economics in 2025.

To cite: Bondareva D., “‘Slozhno, potomu chto daleko’: ot dalennost sel i dereven Usinskogo munitsipalnogo okruga v povsednevnom opyte’ [‘It’s Difficult because It’s Far Away’: Remoteness of Villages and Hamlets of Usinsk Municipal District in Everyday Experience], *Antropologicheskij forum*, 2025, no. 65, p. 60–86.

doi: 10.31250/1815-8870-2025-21-65-60-86

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/065/bondareva.pdf>



Дарья Бондарева

«Сложно, потому что далеко»: отдаленность сел и деревень Усинского муниципального округа в повседневном опыте

В статье рассматривается, что формирует отдаленность и как она переживается жителями сел и деревень Усинского муниципального округа Республики Коми. Эмпирический материал исследования включает около 35 интервью, неформальные беседы и наблюдения, собранные в ходе двух антропологических экспедиций в 2023 и 2024 гг. Вместо подхода к изучению отдаленности как физического расстояния, задающего особенности жизни в конкретном месте, или метафоры, подчеркивающей социальное различие жителей разных мест, этот феномен анализируется с точки зрения конкретного опыта и практик, связанных с перемещениями между населенными пунктами. Основное внимание уделено тому, как жители согласуют различные обстоятельства (доступность, маршруты и расписания разных видов транспорта, климатические и погодные особенности, административные ограничения и неформальные связи), чтобы успешно добраться в нужное место или доставить вещи. Каждое перемещение — это задача, требующая учета множества факторов, часто непредсказуемых. Таким образом, отдаленность понимается через характер самого движения — как продолжительный и специфический по своей организации процесс перемещения между значимыми для людей местами. Предложенный подход позволяет увидеть отдаленность как динамический и практический феномен, связанный с конкретными материальными условиями. Такое понимание помогает глубже осмыслить опыт повседневной жизни в отдаленных сельских поселениях и расширяет представления о феномене отдаленности.

Ключевые слова: отдаленность, труднодоступность, транспортная инфраструктура, ландшафт, мобильность, Усинский муниципальный округ.

Введение

Летом 2023 г. мы с коллегами проводили полевую работу на севере Республики Коми (Усинский муниципальный округ) в селах Мутный Материк и Щельябож, деревнях Денисовка и Захарвань. Во многих интервью при обсуждении повседневных дел в том или ином виде возникало упоминание дороги, точнее различных перемещений и связанных с ними трудностей: поездки между населенными пунктами, встречи с родственниками, доставка и получение вещей, покупка товаров, оформление документов, получение медицинской помощи и пр. Некоторые наши собеседники объясняли сложившуюся ситуацию тем, что их село или деревня находится *далеко* — либо безотносительно конкретного населенного пункта («с доставкой очень сложно, потому что далеко»), либо далеко именно от Усинска, центра муниципального округа. Но что означает *далеко*?

Дарья Станиславовна Бондарева
Национальный
исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Москва, Россия
dbondareva@hse.ru

Если представить, что *далеко* подразумевает физическое расстояние между населенными пунктами¹, то можно предположить, что различные особенности жизни, о которых говорят собеседники, являются прямым следствием физического расстояния, и чем дальше находится то или иное место, тем в большей степени будут выражены особенности, которые позволяют говорить о нем как об отдаленном. Однако такой подход упрощает картину. Как показывает ряд наблюдений, ощущение отдаленности может возникать и в случае мест, расположенных географически близко [Ardener 2012: 522; Harms, Hussain 2014: 364], поскольку оно касается не только расстояния, но и *воображения* места как отдаленного [Ardener 2012: 521]. Это позволяет отвязать отдаленность от географической расположенности мест и осмыслить ее как своеобразный *способ существования* [Harms, Hussain 2014: 362], причем отдаленное место и его жители будут наделяться специфическими характеристиками [Ibid.: 365]². Кроме того, это предполагает, что отдаленность может создаваться различными способами, например через проведение культурных различий, включая языковые и/или этнические, которые приобретают пространственное выражение [Newell 2014: 367–368].

Ценность такого подхода состоит в том, что он подчеркивает контекстуальность феномена отдаленности, его разнообразие и изменчивость. Но если отдаленность — это в первую очередь способ существования и только во вторую — пространственное отношение, не рискуем ли мы чрезмерно расширить понятие отдаленности или свести его к простой метафоре, подчеркивающей *социальное* расстояние между жителями различных мест? (См.: [Saxer, Andersson 2019: 143].) Другими словами, отвязывая отдаленность от определенной географической расположенности мест, не сводим ли мы пространство к простой репрезентации социальных сил, теряя при этом отсылку к непосредственному опыту жизни в отдаленном месте?

Чтобы проиллюстрировать эту проблему, остановлюсь на одном случае, который произошел во время полевой работы. Однажды мы с коллегой разговорились с женщиной в пгт Парма, и наша собеседница обозначила соседнее село Колва как место, где проживают «коренные местные», причем назвала его «глубин-

¹ В этом контексте интересно отношение к «просрочке», см.: [Давыдова, Давыдов 2022: 137]. Отсылка к географическому положению как неизменному факту, самому по себе объясняющему продажу товаров с истекшим или истекающим сроком годности, может затушевывать инфраструктурное неравенство.

² См. также: [Gohain 2019: 211, 212] и особенно [Brass 2012], где приводится критика Дж. Скотта за излишнюю поэтизацию ландшафта (холмистая местность как свободолубивая, противостоящая государственному контролю), с одной стороны, и мифологизацию жителей Зомии приписыванием спорных характеристик — с другой.

кой», хотя добраться от Пармы до Колвы можно за 15 минут на автобусе. Возможно, дело в том, что пгт Парма находится в непосредственной близости к Усинску и некоторые жители считают поселок частью города или его «дачной» зоной. Таким образом, Парма дискурсивно включается в состав города, за пределами которого начинается «глубинка». Кроме того, в отличие от Усинска, в сельской местности большинство жителей определяют свою этническую принадлежность как коми и/или коми-ижемцы¹. Для нашей собеседницы село Колва — «глубинка», поскольку там живут коми, т.е. некие *другие* люди. Обозначая Колву таким образом, информантка подчеркивает символические границы между жителями Усинска и Пармы, с одной стороны, и жителями сел и деревень — с другой.

С этой точки зрения то, как устроена повседневная жизнь в Колве, оказывается второстепенным: важнее *воображение* этого места как отдаленного и населенного людьми с другой идентичностью. «Глубинка» здесь скорее метафора, подчеркивающая пространственное воплощение социальных различий и проводящая символические границы между жителями разных мест.

Такой подход плох тем, что чрезмерно сближает воображение о местах с непосредственным опытом жизни в них — получается, что отдаленным может быть одновременно и место, где живут *другие* люди, и место, предполагающее определенную организацию повседневной жизни. С этой точки зрения, пусть и с оговорками, отдаленными местами окажутся и Колва, и Щельябож, хотя жизнь в них устроена по-разному. Поэтому мне важно сделать акцент не на воображении и символических границах, а на *практиках*, из которых складывается повседневный опыт переживания отдаленности с перспективы самих жителей Мутного Материка, Денисовки, Захарвани и Щельябожа. Внимание к практикам позволяет отнестись к отдаленности не как к метафоре, а буквально — через возвращение связи отдаленности с пространством.

Таким образом, в статье ставится два связанных вопроса. С помощью каких практик (вос)производится отдаленность в случае сел и деревень Усинского округа? Чем является отдаленность, не будучи ни метафорой, ни просто физическим расстоянием между местами?

Описание эмпирических данных

Эмпирические данные, лежащие в основе статьи, собраны в ходе двух коллективных антропологических экспедиций НИУ ВШЭ

¹ Про идентичность коми и коми-ижемцев см.: [Шабает, Истомин 2017; Мордасов и др. 2023].

в Республику Коми, Усинский муниципальный округ, проходивших в июле 2023 и феврале 2024 г. Участники экспедиций посетили населенные пункты, которые администрация Усинского округа считает отдаленными¹: Мутный Материк, Денисовку, Захарвань, Щельябож, Усть-Лыжу и Акись. Кроме того, мы побывали в деревне Новикбож, селах Усть-Уса и Колва, которые обычно не рассматривают как отдаленные или труднодоступные. Мы также работали в Усинске, центре округа, и в Парме, поселке городского типа.

Обе экспедиции были коллективными, при работе над статьей я опиралась как на собственные материалы, так и на материалы коллег² (всего около 35 интервью). Мы придерживались одной методологии сбора данных и использовали один гайд. В ходе работы проводились полуструктурированные и глубинные интервью, неформальные беседы и наблюдение. Полевое исследование опиралось на стратегию обоснованной теории (*grounded theory*): именно эмпирические данные, а не теория, были первичны³. Конкретные исследовательские вопросы формулировались во время первой экспедиции, уточнялись и корректировались во время второй, зимней, и в процессе работы с данными после экспедиций. Ответы на вопросы собирались постепенно, как пазл, из различных наблюдений.

При отборе материалов для статьи были выбраны села и деревни Усинского округа, которые находятся ниже по течению реки Печоры относительно села Усть-Уса, — Мутный Материк, Денисовка, Захарвань и Щельябож⁴ (см. ил. 1 на цветной вклейке). Из рассмотрения исключено село Усть-Лыжа, поскольку оно связано всесезонной автомобильной дорогой с городом Печорой (а через него и с «Большой землей»). Дорога не используется только во время ледохода, т.е. один-два месяца в году, когда убирают понтонный мост через р. Лыжу. Это влияет на способы и направления перемещений, поэтому было бы неправильно рассматривать Усть-Лыжу в одном ряду с селами и деревнями, находящимися ниже по течению Печоры. Вместе с тем в официальном дискурсе Усть-Лыжа фигурирует в числе

¹ См., например: [С 12 октября в отдаленные села и деревни 2023; Зимник в отдаленные села 2024].

² Вместе со мной в экспедициях работали Артем Буренин, Даниил Ведеников, Андриан Влахов, Анна Елагина, Александра Кашеева, Александра Кибатова, Илья Крисанов, Егор Кузнецов, Мария Лапина, Варвара Михайловская, Матвей Мордасов, Алексей Рыжков, Амина Сагитова, Алена Сергеева и Анастасия Смирнова.

³ Подробнее о методологии обоснованной теории см.: [Glaser, Strauss (1967) 2006; Strauss, Corbin 1990; Birks, Mills 2015: 21].

⁴ В соответствии с современной типологией рассматриваемые населенные пункты можно отнести к таким, где наблюдается средняя пространственная изоляция, поскольку между ними и Усинском есть регулярное еженедельное сообщение общественным транспортом, доступное по цене [Позаненко 2017].

труднодоступных / отдаленных населенных пунктов. Также вне поля зрения остались относительно малонаселенные деревни Акись, Васькино, Кушшор и Праскан(ь), где полевая работа либо не велась, либо (как в Акиси) была непродолжительной.

На сегодняшний день самый крупный населенный пункт среди обозначенных — Мутный Материк, здесь проживает около 780 человек. Население Денисовки и Щельябожа около 400 человек, Захарвани — примерно 350. Жителей этих сел и деревень я рассматриваю как гомогенную группу и опускаю различия, с одной стороны, между населенными пунктами, а с другой — между разными социальными группами¹. Я считаю это возможным, поскольку для исследования отдаленности оказывается важнее общий опыт местных жителей, чем их социальные различия.

Контекст: транспортная связанность сел и деревень Усинского муниципального округа

В Усинском округе всесезонной дорогой связаны Усинск, деревня Новикбож, села Усть-Уса и Колва. Село Усть-Лыжа связано всесезонной дорогой с Печорой — центром одноименного муниципального района, соседствующего с Усинским (ил. 2). Перемещения между отдаленными населенными пунктами и Усинском имеют ярко выраженную сезонность.

С конца декабря по апрель используются снеголедовые дороги, или *зимники*, и ледовая переправа через р. Печору в районе Усть-Усы. Картина усложняется тем, что ответственность за создание и поддержание работы различных участков зимника распределяется между администрацией округа и совхозом «Северный»². Кроме того, отдельно организуют ведомственные зимники для обслуживания нефтедобывающей инфраструктуры. Упоминания «диких зимников»³ за время полевой работы нам не встречались. Транспортными средствами служат снегоходы⁴, личные автомобили и муниципальные автобусы⁵. Муни-

¹ В частности, не учитывается, что люди могут повышать свой социальный капитал и статус за счет доступа к инфраструктуре в условиях ее дефицита — см. об этом: [Vlakhov 2019: 1515–1517].

² Люди называют «Северный» совхозом, хотя по факту его организационно-правовая форма — муниципальное унитарное предприятие (МУП).

³ См., например, работы о «диких зимниках» на Таймыре: [Васильева 2019] и Ямале: [Агапов 2021].

⁴ Некоторые информанты особенно выделяют «Бураны» и проводят различие между ними и остальными снегоходами. Здесь под снегоходами подразумеваются и те, и другие. Случай Ямала, где различия между разными снегоходами («ямахами» и «буранами») оказываются важны, описан в статье М.Г. Агапова [Агапов 2021: 187].

⁵ В одном из сел «автобусом» может служить легковая машина — в случае, если на рейс «записались» (т.е. предупредили администрацию о своем желании воспользоваться общественным транспортом) один-два человека.

ципальный транспорт выполняет перевозки по трем направлениям: Усинск — Акись — Усть-Лыжа; Усинск — Щельябож; Усинск — Захарвань — Денисовка — Мутный Материк.

С июня по октябрь, во время навигационного периода, населенные пункты связывают курсирующие по Усе и Печоре теплоходы «Николай Горный» и «Светлый» (ил. 3). Теплоходы курсируют два раза в неделю по двум маршрутам: первый связывает Усинск и Усть-Лыжу, второй — Усинск и села и деревни, находящиеся ниже по течению Печоры (ил. 4). Кроме того, практически в каждом домохозяйстве есть личная моторная лодка, или *моторка*, однако ее редко используют для поездок в Усинск.

С конца апреля до конца мая, а также *с октября по ноябрь* — время межсезонья, или распутицы, с наименьшей транспортной доступностью. Распутица наступает осенью, когда лед недостаточно окреп для строительства зимника, а перемещение на водном транспорте уже невозможно, либо весной, когда лед еще не сошел, а езда по зимникам уже невозможна без значительного риска. В это время муниципальные перевозки организуют два раза в неделю с помощью вертолетов, выполняющих два маршрута. Первый (в разной последовательности) связывает Усинск, Денисовку и Мутный Материк; второй — Усинск, Захарвань, Усть-Лыжу и Щельябож. Для перемещения во время распутицы может также использоваться аэроглизсер — судно на воздушной подушке.

Отдаленность как необходимость согласования обстоятельств

Транспортная инфраструктура описывается местными жителями отдаленных сел и деревень в категориях недостаточности, неопределенности и ненадежности. Например, движение по зимнику может быть остановлено на неопределенный срок из-за неблагоприятных погодных условий¹, а в период распутицы количество пассажирских мест на борту вертолета сильно ограничено. К тому же перемещение оказывается дорогостоящим, а для некоторых, если не для большинства, еще и физически трудным. Ощущение недостаточности транспортной инфраструктуры в настоящем становится важной частью ностальгии об ушедшем, например в историях об угасании совхоза «Северный» и уезжающей из сел и деревень молодежи.

Если один человек тогда, при советской власти, не смог улететь, они дополнительный рейс звали. И кроме этого у нас

¹ Что и произошло во время второй экспедиции: движение по зимнику было остановлено и возобновилось только после нашего отъезда из Усинска.

каждый день вниз и вверх [по реке Печоре] ходила «Заря». А теперь что у нас? У нас «Светлый» два раза в неделю ходит. И «Заря» два раза в неделю» (муж., около 70 л., Щельябож, июль 2023 г.).

Такие свидетельства не редкость: говоря о транспорте, собеседники часто вспоминают, что раньше между селами и деревнями летали самолеты, а летом по р. Печоре курсировал теплоход «Заря» — пассажирская «Ракета» на подводных крыльях¹. В сообществе «Старый снимок, Щельябож» в социальной сети «ВКонтакте», где публикуются старые фотографии, можно встретить изображения «Зари» и другой инфраструктуры, связанной с речными пассажирскими перевозками [Когда-то и мы 2023]. Показательно, что курсирующий сейчас теплоход «Николай Горный» продолжают называть «Зарей», как в приведенной выше цитате.

Подобная отсылка к прошлому, в воспоминания о котором включено *воображение* значимых мест как более связанных, становится комментарием к современной ситуации: *сегодня* любое перемещение между разными населенными пунктами требует согласования множества локальных условий (расписаний, доступности транспорта, неформальных договоренностей), на которые по-разному влияют различные обстоятельства, в частности погодные условия и бюрократические ограничения (функционирование административных границ, определение расписаний общественного транспорта и т.д.)². В этом смысле организацию любого перемещения можно сравнить с решением головоломки. Условия, в которые попадает человек при необходимости добраться куда-либо, требуют от него каждый раз заново искать оптимальные пути и учитывать различные обстоятельства. Чтобы попасть в пункт назначения, нужно принять адекватные решения в нескольких сегментах маршрута и согласовать их с учетом времени. Например, чтобы посетить

¹ О сокращении числа рейсов пассажирского водного транспорта и малой авиации, а также об увеличении их стоимости в 1990-е см.: [Ильин 2010; Позаненко 2017: 244].

² Понимание перемещения как задачи согласования множества элементов вдохновлено описанием Джоном Ло устройства сложных технологических систем. Так, перед «системостроителем» стоит задача связать друг с другом гетерогенные элементы в сеть, которая все время стремится распасться [Ло 2018]. Сам Дж. Ло замечает, что «мы все являемся гетерогенными инженерами, соединяющими разрозненные элементы в “насушенные заботы” нашей повседневной жизни» [Там же: 174, сноска 17]. В некотором смысле я пытаюсь продолжить размышление Ло и показать, каким образом гетерогенная инженерия может реализовываться в случае привычных повседневных практик. Моя попытка не первая — см. работу М.Г. Агапова, посвященную плавмагазинам Обско-го Севера: [Агапов 2022]. Кроме того, я также отсылаю к идее Т. Ингольда, согласно которой нестабильными являются не только *связи* между дискретными объектами, но и *сами объекты* [Ингольд 2021: 43]. Яркий пример такого распадающегося объекта — зимник, существование которого необходимо постоянно поддерживать (чистить от снега, проводить его уплотнение, намораживать лед и т.д.).

врача, жителю Денисовки необходимо не только добраться до Усинска, но и позаботиться о ночлеге, поскольку обратный рейс будет только через день. Важно, что перемещение определяется не столько физическим расстоянием самим по себе или характером той материальности, которая используется для движения, — ключевой становится необходимость согласовать условия перемещения.

Таким образом, суть головоломки в том, чтобы организовать перемещение с учетом множества обстоятельств, которые постоянно изменяются и ставят под сомнение успешность поездки. При этом круг таких обстоятельств никогда не очерчен полностью. Именно необходимость прикладывать большие усилия, чтобы согласовать различные условия, требуемые для успешного перемещения, и создает переживание отдаленности.

Ландшафт и возможности действия

Возможность перемещений связана с особенностями ландшафта — пространства, внутри которого они совершаются. Я обращаюсь к понятию *ландшафта* (*landscape*), используя его в том значении, которое предлагает Т. Ингольд, — «мир, каким он известен тем, кто в нем обитает, кто населяет его места и путешествует по путям, их соединяющим» [Ingold 2000b: 193]. Под ландшафтом понимается не только «природа», но и весь обитаемый мир, составляющий окружающую среду человека¹. Это пространство, переживаемое изнутри, из *конкретной* перспективы, причем переживаемое *телесно*, и всегда оставляющее место неизвестному². Описываемый Ингольдом мир состоит не из дискретных объектов, а из разнонаправленных потоков материалов и сил, оказываясь, таким образом, «средой без объектов». Как следствие, любая стабильная форма, будь то дорога, маршрут или инфраструктура, требует усилий по ее поддержанию [Ингольд 2021: 32, 43]. Эти формы не даны заранее, а складываются в результате регулярных практик. То есть ландшафт, будучи местом неопределенности, находится в непрерывной динамике: в нем складываются и пересобираются

¹ Речь идет об окружающей среде не только *человека*, но и любого *организма* — живого существа, которое воспринимает окружающую среду и взаимодействует с ней как с единым целым. Окружающая среда и организм взаимно определяют друг друга, а не существуют изолированно [Ingold 2000a: 16, 19].

² В данном случае я отсылаю к работам М. Мерло-Понти, которые стали одним из важных теоретических источников для Ингольда. В фокусе внимания Мерло-Понти оказывается тело как основа восприятия окружающего мира — см. например: [Merleau-Ponty 1964: 10, 29; Мерло-Понти 1992: 11, 32–33]. Обращение к телу в этом контексте — способ локализации опыта в конкретной точке пространства: важно, что пространство переживается из определенной перспективы, а не рассматривается «сверху».

конфигурации связей между частями, границы которых при этом могут изменяться и переопределяться.

В этом контексте оказывается важным понятие *ландшафт действий* (*taskscape*), обозначающее всю совокупность доступных внутри ландшафта действий [Ingold 2000b: 195]. Ландшафт предоставляет определенные *возможности действий* (*affordances*), которые могут быть использованы различными способами и зависят от разных обстоятельств [Gibson 2015: ch. 8; Heras-Escribano, Pinedo-García 2018: 3]. Таким образом, любое перемещение связано с использованием возможностей действия, предоставляемых ландшафтом. Переживание отдаленности заключается не просто в использовании специфических ландшафтных возможностей, но и в том, что перемещение требует согласования таких возможностей. В этой ситуации осуществление перемещения становится задачей, требующей усилий по согласованию различных условий, к которым теперь можно перейти после краткого теоретического отступления.

Обстоятельства, требующие согласования при организации перемещения

Предлагаемая ниже систематизация обстоятельств, затрудняющих поездки и требующих усилий при их планировании, условна и составлена на основе интервью. Эти обстоятельства упоминаются местными жителями с разной частотой и воспринимаются по-разному в смысле серьезности проблемы. Для кого-то они трудны, другим таковыми не кажутся, поскольку существуют отлаженные механизмы разрешения возникающих проблем (что не означает их отсутствия). В этом смысле систематизация отражает скорее этный взгляд на ситуацию. Тем не менее все эти обстоятельства влияют на темпоральную и пространственную организацию практик перемещения и поэтому важны.

1. Административное структурирование ландшафта и направления мобильности

Основное направление мобильности жителей отдаленных сел и деревень — город Усинск, куда отправляются для решения бытовых, административных и медицинских вопросов. Это определяется политическим структурированием ландшафта, в первую очередь процессом централизации управления [Молыренко 2021; Андрианов, Кашеева 2024]. Административная сетка не просто накладывается сверху, но и трансформирует ландшафт. С позиции жителей сел и деревень централизация приводит к увеличению числа поводов для поездок в центр округа: в Усинск отправляются для совершения покупок,

на прием к врачу и в роддом, для получения паспорта и свидетельства о смерти, для оформления регистрации и брака. Одна из собеседниц так рассуждает об административном статусе деревни Захарвань:

Еще я хочу сказать, вот не знаю... правильно, неправильно, почему мы считаемся пригородным¹? Вот надо где-то узнать, сколько километров пригород. Пригород, я считаю, что пригород — это сел на автобус и поехал. Сел на такси и поехал. Сразу. Как Новик², как Колва. А какой мы пригород? 200 километров, 250 до Мутного [Материка]. Какой это пригород? Это ошибка. Это большая ошибка. Потому что мы ничего не можем. Всё, пригород, пригород, всё. У вас всё есть. Ничего у нас нету» (жен., 78 л., д. Захарвань, июль 2023 г.).

Наиболее чувствительной оказывается тема смерти: родственники умершего вынуждены отправляться с его телом в Усинск, где проводят вскрытие и выдают свидетельство о смерти. Часто похороны проводятся без этой процедуры, поскольку перевозка тела оказывается сложным (а в период распутицы практически невозможным) с точки зрения логистики и дорогим в денежном отношении мероприятием, а бюрократические процедуры получения свидетельства о смерти дополнительно его усложняют.

Для сравнения можно привести пример села Усть-Лыжа, жители которого за покупками и медицинскими услугами чаще отправляются в Печору. Однако показательно, что и Усинск сохраняет для них важность как административный центр. То есть сетка административного деления оказывается значимой и наличие более постоянной и надежной транспортной связи с Печорой не снимает необходимости периодически ездить в Усинск. Другой показательный пример влияния административных границ — отсутствие какой-либо транспортной связи с соседним Ижемским районом, что для некоторых людей оборачивается утратой контактов с родственниками, т.е. социальных связей.

Щас мы родственников никогда ни в жизни не узнаем и не увидим из-за транспорта. Раньше было, с Печоры до Щельяюра ездил транспорт³ (жен., 78 л., д. Захарвань, июль 2023 г.).

¹ В 2023 г. в Усинском округе прошла муниципальная реформа, в результате которой городской округ был преобразован в муниципальный. Округ сохранился в прежних границах, но важна формальная смена названия, которая, возможно, и стала причиной, по которой собеседница говорит именно о «пригороде».

² Вернакулярное название деревни Новикбож.

³ Относительно связи с Ижемским районом см. далее цитату из разговора с собеседницей из Мутного Материка о поездке на праздники.

2. Сезонность, погода и темпоральная организация перемещений

Сезонность образует циклический ритм¹, состоящий из трех повторяющихся элементов: зима — распутица — лето — распутица. Границы этих элементов не совпадают со сменой календарных времен года: под летом иногда подразумевается период навигации, продолжающийся с июня по октябрь, а под зимой — время, когда возможно использование зимника и снегоходов. Таким образом, действия, доступные для совершения в определенный сезон, дискурсивно определяют границы этого сезона.

Поскольку вместе с изменениями ландшафта меняется и спектр ландшафтных возможностей действия, становятся другими и способы существования в ландшафте. При этом меняются не только виды транспорта и инфраструктур, используемых для поездок (о чем речь пойдет далее). Сезонность оказывает существенное влияние на темпоральную организацию повседневных практик перемещения людей и вещей, в частности определяет *интенсивность* перемещений. Так, временем наибольшей мобильности оказывается зима. Во время работы зимника, который одна из информанток назвала «жизненной дорогой», становится возможна перевозка крупногабаритных грузов (например, мебели или стройматериалов), доставкой которых часто занимаются частные перевозчики. Именно зимой происходит выездная торговля. Во время распутицы, напротив, поездки затруднены, поэтому их стараются свести до самых необходимых.

Местные уже привыкли к таким транспортным маршрутам, поэтому планируют заранее, когда куда надо. Да, бывает, что дочка с семьей живет в Мутном Материке, мама живет здесь [в Щельябоже] — бабушка-пенсионерка. [Дочка] просит приехать с детьми посидеть, ей куда-то надо поехать — естественно она [ее мать] поедет. Вот, а так стараются не ездить, ждать, ждать уже нормального транспорта (жен., 58 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

В частности, жители отдаленных сел и деревень стараются заранее запастись продуктами.

Исследователь: А продукты, поставки?

Собеседник: Продукты, ну мы привыкли, что закупать впрок, когда в период распутицы. Как бы яйца берем по несколько

¹ Здесь я опираюсь на работы А. Лефевра, который понимает под *циклическими* природные и телесные ритмы, задающие естественный ритм жизни. Важно подчеркнуть, что циклические ритмы не предполагают точное повторение элементов, а сопровождаются вариациями в них [Lefebvre 2004: 7–8].

лотков опять же, как бы все это набираем, забиваем холодильник (жен., около 30 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.)¹.

Организация перемещений требует от местных жителей особого внимания к изменениям, происходящим с ландшафтом. Это внимание, в свою очередь, оказывается результатом обучения²: что именно замечать и какие знаки считывать. Например, одна из собеседниц так описывает работу частного предпринимателя, занимающегося доставкой продуктов в местный магазин:

Только вот там неделя, наверное, когда уже лед уходит, когда уже-то не можешь на лодке выехать на реку, вот тогда вот неделя, может, ну от силы две недели у нас вот нет [поставок]. Но если он знает, что у нас подвижка, у нас лед уходит, значит, он привозит больше еды, больше продуктов, что[бы] у людей не было такого дискомфорта, что нету чего-то (жен., около 45 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

Подобный мониторинг необходим для планирования поездок, а в случае частных предпринимателей — поставок товаров и в итоге извлечения большей прибыли.

Сезонность относится к долгосрочным ландшафтными изменениям с четкой последовательностью (пусть и с размытыми границами), которая позволяет осуществлять планирование. В отличие от нее, изменения погоды — это кратко- или среднесрочные изменения, не образующие ритм и гораздо более непредсказуемые. Изменчивость погоды часто осмысливается информантами как неотъемлемая часть жизни на Севере. В сочетании с нестабильной работой транспортных инфраструктур погода может вынудить отложить поездку, причем на неопределенный срок. Поэтому при планировании перемещений приходится учитывать их возможную отсрочку из-за погодных условий.

В исключительных ситуациях потребность в мобильности оказывается настолько значима, что приходится пренебрегать как сезонными, так и погодными условиями. В ряде случаев это сопряжено с риском. Независимо друг от друга наши собеседники вспоминали похожие истории: в сезон распутицы или

¹ Вслед собеседница добавляет: «Если фрукты кончаются, то как бы это и не беда, у нас есть ягоды, как бы мы сильно не страдаем». Этот комментарий, с одной стороны, говорит о важности локальных природных ресурсов в обеспечении домохозяйства, а с другой — показывает, что обстоятельства, затрудняющие перемещения, могут не восприниматься в качестве серьезной проблемы.

² Под обучением здесь подразумевается не передача готовых знаний, а вовлеченное освоение окружающей среды через непосредственное взаимодействие. В данном случае я отсылаю к работам Ингольда и Гибсона, в которых обучение рассматривается как процесс со-настройки организма и окружающей среды, а восприятие (в случае Гибсона визуальное восприятие) — не как внутренняя активность организма, а как процесс, реализующийся через взаимодействие организма и окружающей среды [Ingold 2000a: 22; Gibson 2015: 243].

в непогоду некоему человеку требовалась срочная медицинская помощь, но по разным причинам вызвать рейс санитарной авиации было невозможно. В этой ситуации находились люди, готовые отвезти его «на свой риск» в больницу в Усинске, и этим спасали ему жизнь.

3. Транспорт и инфраструктура

Из-за недостаточности муниципальной транспортной инфраструктуры в отдаленных населенных пунктах Усинского округа их жителям приходится комбинировать разные виды транспорта и инфраструктуры в рамках одного маршрута. Частные перевозчики, организующие перемещения людей и вещей, не конкурируют с муниципальной транспортной инфраструктурой, а скорее ее дополняют, согласуя возможности различных транспортных средств с ландшафтными возможностями действия¹. Например, зимой для поездки из Щельябожа в Усинск жители села используют снегоходы, на которых добираются до деревни Новикбож, где пересекаются на муниципальный автобус до Усинска, курсирующий несколько раз в день. Летом маршрут тот же, но, чтобы попасть в Новикбож, некоторые используют моторные лодки. В распутицу комбинируют снегоход и машину, задействуя ведомственную дорогу.

Если надо будет, там у нас до «головы»² есть эти нефтяники, это построили вышки, там дорога³ есть у них постоянно. До нефтяников сначала на своем транспорте, на «Буране» по бездорожью, а потом уже там дорога есть. Там кто-то встретит, еще что-то (жен., 56 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

При этом распутица — время, когда муниципальный транспорт (вертолет) не комбинируется с частным в рамках одного маршрута (например, при поездке из Захарвани в Усинск). Частный

¹ Можно сказать, что, прокладывая маршруты, альтернативные маршрутам муниципального транспорта, люди тем самым «достраивают» муниципальную инфраструктуру. Таким образом, любая инфраструктура оказывается онтологически незавершенным проектом, который может быть дополнен в различных направлениях [Carse, Kneas 2019: 13]. Говоря о «достраивании» инфраструктуры, я опираюсь на работу В.Н. Давыдова и Е.А. Давыдовой, которые описали различные способы использования Иультинской трассы на Чукотке [Давыдов, Давыдова 2020], а также на уже упомянутую статью М.Г. Агапова, в которой работа плавмагазинов представлена как со-настройка различных элементов ландшафта [Агапов 2022].

² Под «головой» подразумеваются Головные сооружения — так называются участок нефтепровода и остановка общественного транспорта, расположенные около Усинска, на дороге, соединяющей его с Новикбожем и Усть-Усой. Головные сооружения служат узнаваемым пространственным ориентиром.

³ Собеседница из Мутного Материка говорит об этом участке пути как о зимнике: «Совхоз “Северный” у нас делает зимник до [реки] Лаи, а там уже вот эти, Баяндыское месторождение, они уже там делают, а до этого наши делают, совхоз. Так-то до Нового года они у нас, уже зимник отрывается. Ну по погоде, если тепло, то и... <...>. Лая это... это около Щельябожа, как бы на другом берегу, напротив» (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).

перевозчик, работающий в одном из сел, рассказал, что комбинирует на своем маршруте несколько видов транспорта: на снегоходе доезжает до реки, пересекает ее на аэроглиссере, затем добирается на снегоходе до машины, на которой отправляется в Усинск.

Используемый набор транспорта и инфраструктур, а также физическое расстояние между местами определяют количество времени, проводимого в пути. Долгие перемещения по зимнику и на речном транспорте часто связаны с дискомфортом. Одна собеседница размышляет о поездках между Мутным Материком и Усинском с ребенком, подчеркивая разницу между разными видами транспорта.

Соб.: Если вертолет, ладно, там минут 40–45 летит, ну пусть уже 50, с деревнями и посадками. А вот на «Заре» [теплоходе «Николай Горный»] сама себя еле чувствуешь, еще и с ребенком плестись. И зимой по зимнику. Так поедешь, что не захочешь.

Иssl.: Да, мы ехали там [на теплоходе]. Там была девушка с маленьким ребенком, годик-два. И вот она все семь часов сидела с ним. Там ни в туалет [не отойти], ничего.

Соб.: Угу. Потому они же не привыкли, дети, чтобы сидеть на одном месте, им надо везде ходить, ползать (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).

Собеседница подчеркивает телесное переживание поездки и ее тяжесть («сама себя еле чувствуешь»). Путешествие в автобусе принуждает к неподвижности в течение длительного времени, особенно трудной для детей. В этом смысле использование транспортного средства оказывается особой телесной практикой [Агапов 2021: 189]. Вместе с тем дискомфорт связан не только (и, возможно, не столько) с видом транспортного средства, но и со временем, проведенным в пути.

4. Неформальные связи: поиск ночлега и попутчиков

Возможность мобильности обеспечивается не только *транспортными* инфраструктурами как таковыми. Судя по расписанию движения общественного транспорта¹, уложить поездку в Усинск и обратно в один день без использования личного транспорта невозможно даже при комбинировании частных и муниципальных средств передвижения. Поэтому для такой поездки необходим еще один вид материальности — место в Усинске, где можно остановиться на одну или несколько ночей. Жилье можно снять или купить, но самый распространенный

¹ См., например, расписания рейсов автобусов, теплоходов и вертолетов: [На следующей неделе 2023; Обнародовано расписание 2023; Опубликованы графики 2023].

вариант решения проблемы — остановиться у родственников, друзей или знакомых.

Иssl.: Вы сказали, у кого-то квартиры там есть, да, у кого-то родственники, но не у всех же ведь?

Соб.: В основном у всех. Ну друзья, соседи. Так же вот я, допустим, если у меня никого нету, а у моей соседки, там кто-то живет, подойду к ней, спрошу: можно? Ну по договоренности уже. Если в хороших отношениях, почему бы нет. У знакомых (жен., 58 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

Люди старшего возраста нередко останавливаются у своих взрослых детей, переехавших в Усинск для учебы, работы или ее поиска.

Иssl.: А у кого останавливаются люди, когда в Усинск приезжают? Где?

Соб.: К родственникам. Кто куда. В основном там уже родственники есть. Дети потому что уезжают (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).

Обращение к родственникам или друзьям с просьбой переночевать опять-таки требует согласования времени поездки с делами тех людей, у которых человек планирует остановиться.

Иногда поездки трудноосуществимы без неформальных связей, например в зимнее время при отсутствии личного автомобиля. Люди кооперируются и ищут попутчиков, в том числе через социальные сети и мессенджеры [Попутчик с. Мутный Материк]. Использование социальных сетей в таком случае становится средством преодоления структурных дефицитов¹. Кроме того, возможность положиться на других, т.е. включенность в неформальные связи, позволяет сократить набор транспортных средств, необходимых для жизни в отдаленном населенном пункте.

Машины нет, а машину зачем покупать? Машина особо-то есть у людей. Если надо будет, попросишь кого-то и заплатишь, и повезут тебя (жен., 56 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

Поиск попутчиков требует не просто осведомленности о существовании таких практик, но и непосредственной включенности в них и, как следствие, обладания некоторым практическим знанием, позволяющим оценивать ситуацию. В этом отношении

¹ Под структурным дефицитом понимается отсутствие доступа к определенным благам (товарам, услугам, инфраструктурам) «на месте», причем такое отсутствие должно быть значимым и устойчивым [Васильева, Гаврилова 2022: 100–101]. В случае локальных сообществ Таймыра и Камчатки, находящихся в фокусе внимания в статье В.В. Васильевой и К.А. Гавриловой, на которую я в данном случае ссылаюсь, социальные сети также выступают одним из механизмов преодоления структурных дефицитов.

кажется показательным случаем, произошедший во время зимней экспедиции. В поисках водителя, который мог бы довезти нас до одного из сел, мы написали в тематическую группу сети «ВКонтакте» и в чат в Viber. С нами связался человек и предложил свои услуги, попросив заплатить за поездку заранее через специальный сайт. Сумма показалась нам слишком маленькой, а сайт подозрительным, но мы все равно отправили деньги. В итоге в назначенное время никто не приехал, и мы поняли, что нас обманули. Вероятно, если бы на нашем месте оказался человек, регулярно совершающий подобные поездки, он бы с гораздо большей вероятностью догадался, что его пытаются провести¹. Таким образом, хотя мы знали о распространенной практике поиска попутчиков, отсутствие включенности в неформальные связи и практического знания, которое позволило бы интерпретировать ситуацию как однозначный обман, обернулось для нас срывом поездки и потерей денег.

Отдельного упоминания заслуживают практики доставки вещей, перемещающихся порой по более сложным, нежели люди, маршрутам. Вещи могут пересылать с водителями общественного транспорта (свидетелями чего мы стали во время полевой работы), со знакомыми и родственниками. Это могут быть как небольшие пакеты, например с лекарственными препаратами, так и объемные сумки с вещами и продуктами. Показательно использование и своеобразное «продление» инфраструктуры доставки пунктов выдачи маркетплейсов Ozon и Wildberries, которые открылись относительно недавно и только в Усинске. Сельские жители заказывают товары (от одежды до саженцев растений) в городские пункты выдачи, а дальше их доставляют в село или деревню друзья, родственники или знакомые покупателя.

«Озон» доходит до Усинска. Там уже кому-то поручаешь, там они берет [так!]. Там у меня [родственница], она как... Мы ее курьером называем, у нее недалеко этот «Озон», она иногда соберет в комнате, потом расфасует. Мы кого-то попросим на машине, или они заезжают, она мне отправляет. И я вот сижу здесь, звоню так: тебе посылка, тебе посылка, тебе посылка (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).

Подобные практики могут быть более или менее организованными и регулярными, однако они делают возможным получение необходимых вещей, тем самым преодолевая структурный дефицит. Таким образом, в то время как транспортная связанность некоторых частей ландшафта ухудшается, неформальные связи жителей, напротив, могут приобретать большую интен-

¹ Интерпретация этого случая принадлежит Гликерию Улунову.

сивность¹. При этом включенность в подобные неформальные сети, позволяющая обратиться за помощью с доставкой, оборачивается ответными обязательствами, которые могут оказаться нежелательными.

Ну через человека узнать, спросить там, кто едет, кто знает. Вот так после я зашла в магазин, продавец меня спрашивает: «Ты не знаешь, кто там едет туда-то? Мне нужно тут это передать. Если знаешь, скажешь». Неизвестно, человек-то будет доволен или недоволен, потому что его выдали и дополнительные сумки ему вручат [смеется] (жен., около 45 л., с. Щельябож, июль 2023 г.).

Таким образом, отдаленность может переживаться как необходимость заранее оценивать будущую потребность в вещах, планировать и находить способы их доставки и оказывать ответные услуги участникам своих неформальных сетей.

Отдаленность и способы передвижения

Исходя из сказанного можно заключить, что ощущение отдаленности возникает в тех случаях, когда перемещение людей или вещей требует дополнительных усилий по согласованию различных обстоятельств. Иногда люди могут отказываться от поездок из-за сопряженных с ними сложностей, например откладывать медицинские обследования и пропускать местные праздники.

Потом с этой дорогой не каждый поедет обследоваться, это уже когда приспичит, увезут, тогда. А потом уже раз — и поздно. Мужики-то очень не ездят (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).

Иssl.: *А вы ездите на праздники?*

Соб.: *Нет, потому что нам не [на чем]. Нам надо, если ехать, то коллектив брать, а в лодку там столько человек не запишаешь. Потом надо вещи, все вот это. И как-то нам обещали дать «Зарю» [теплоход], чтобы на вот этот Луд съездить — там у них Луд и Горка². А потом че-то нам ничего никто не дал, сказали: «На лодке [нрзб] — а вот если в волны?» С детьми тоже не каждый родитель [нрзб]. И вот мы туда никак не можем попасть (жен., 58 л., с. Мутный Материк, июль 2023 г.).*

Что может сказать об отдаленности как феномене случай отдаленных сел и деревень Усинского округа? Сами по себе географическое положение, расстояние, климатические и погодные

¹ За формулировку благодарю Богдана Чижевского.

² Названия праздников. Луд проводится в селе Ижда, Горка — в Усть-Цилемском районе.

условия, различные структурные дефициты, в частности дефицит транспортной инфраструктуры, не делают место отдаленным, но они важны как факторы, задающие перемещениям определенный характер. Организуя свои поездки и доставку вещей, люди должны принимать во внимание множество обстоятельств и прикладывать усилия для их согласования. Это формирует определенный способ взаимодействия с пространством. Поскольку организация перемещения людей и вещей оказывается неотъемлемой частью повседневной жизни и определенным образом структурирует последнюю, отдаленность может быть увидена как особый способ существования. Вместе с тем это только часть опыта жизни в конкретном месте, существенная и проникающая во многие области, но не описывающая такой опыт полностью. Отдаленность связана с определенным типом передвижения между значимыми для людей местами, а также с отношениями и взаимными обязательствами, которые эти передвижения обеспечивают.

Такое понимание отдаленности возможно только в том случае, если перемещения, или *мобильности*, рассматриваются как процесс движения *per se*, т.е. когда перемещение не просто скачок из одной точки в другую, а *протяженный* маршрут, который можно проходить различными способами¹. Иными словами, отдаленность — это определенный способ движения между значимыми местами, а также определенный способ это движение переживать.

Движение окружающих людей и вещей как часть опыта отдаленности

Обязательно ли куда-то перемещаться, чтобы ощущать отдаленность? По-видимому, нет: отдаленность можно чувствовать и не выезжая из населенного пункта либо делая это достаточно редко, поскольку окружающие люди и необходимые для жизни вещи все равно будут перемещаться определенным образом. Здесь можно вспомнить историю о поиске человека, который возьмется доставить ту или иную вещь (пакет с лекарствами или сумку с продуктами). Желаящему ее передать или получить необходимо внимательно отслеживать планируемые другими людьми перемещения: кто поедет из Усинска в нужное место завтра и сможет ли взять сумку? Получится ли договориться

¹ В данном случае я опираюсь на работы социологов М. Шеллер и Дж. Урри, которые предлагают рассматривать мобильность как сложный процесс, включающий не только физическое перемещение, но и определенные материальные объекты, телесный опыт, инфраструктуры и социальные отношения — все то, что делает движение возможным. Подход Шеллер и Урри позволяет рассматривать мобильность как самостоятельный исследовательский объект — см. подробнее: [Sheller, Urry 2006; Cresswell 2010: 552, 554].

с родственниками, чтобы они передали небольшой пакет с водителем маршрутки?

Кроме того, интересна практика, свидетелями которой мы стали во время летней экспедиции, уезжая из одного села. Провожавшие нас информанты позвонили своим знакомым, живущим в деревне ниже по течению Печоры, куда заходил наш теплоход по пути к нам, чтобы вычислить примерное время его прибытия. Такая необходимость была вызвана отсутствием точного расписания, поскольку на время, за которое теплоход проходит маршрут, влияет множество факторов, которые трудно предсказать и учесть.

Таким образом, переживание некоторого места как отдаленного связано со специфическими способами перемещения между ним и другими значимыми местами. При этом речь идет не просто об индивидуальных перемещениях людей и вещей, а о целостной структуре движения, которая формирует и характеризует это место. То есть важной частью переживания отдаленности становится внимание к тому, каким образом организовано движение окружающих человека людей и вещей.

Заключение

В своих поездках жители отдаленных сел и деревень Усинского округа учитывают и согласуют многие обстоятельства. Организацию перемещения можно сравнить с решением головоломки: всякий раз требуется находить оптимальные способы, как согласовать разные обстоятельства в разных частях маршрута. В этом отношении отдаленность может быть осмыслена как определенный способ движения сквозь ландшафт. В то же время, для того чтобы ощущать отдаленность, необязательно перемещаться самому, поскольку движение всегда определенным образом разворачивается *вокруг* человека. Постоянное внимание к этому движению и необходимость соотносить окружающие действия и перемещения в числе прочего задают ощущение отдаленности.

Предложенный подход позволяет связать отдаленность с пространством, поскольку относится к практикам движения сквозь ландшафт. Акцент на практиках движения дает возможность провести более отчетливую границу между воображением, использованием понятия отдаленности как метафоры, подчеркивающей пространственное выражение социальных различий, и непосредственным опытом жизни в отдаленном месте. Вместе с тем этот подход позволяет рассматривать отдаленность как сложный феномен, не являющийся прямым следствием географического положения и физического расстояния.

Однако такой подход имеет свои ограничения. В частности, остается открытым вопрос о соотношении отдаленности и изолированности. Если отдаленность определяется через определенную структуру движения, характеризующую связь одного места с другими, то можно ли с помощью данного подхода описывать случаи, в которых такие связи минимальны, нестабильны или прерывисты? Это ставит более широкий вопрос о том, представляют ли отдаленность и изолированность разные формы пространственного опыта или, напротив, оказываются проявлениями одного и того же феномена или даже разными словами, описывающими один и тот же опыт.

Кроме того, за скобки вынесена дискуссия о промышленном освоении территорий и, как следствие, о перераспределении агентностей различных групп, по-разному использующих эту территорию¹. Каким образом увеличение присутствия промышленных предприятий и их влияние на ландшафт увеличивает или уменьшает зависимость от «центров»? Как изменение степени автономии влияет на переживание отдаленности? Эти вопросы подводят к более общим размышлениям о том, в каких исторических условиях отдаленность становится возможной как феномен, переживаемый в повседневных практиках взаимодействия с пространством. Эти направления остаются за пределами настоящего исследования, но открывают перспективы для дальнейшего изучения отдаленности как локально и исторически изменчивого феномена.

Благодарности

Исследование осуществлено в рамках Программы фундаментальных исследований НИУ ВШЭ в 2025 г. Благодарю Андриана Влахова, Артема Буренина, Алексея Рыжкова, Александру Кашееву, Гликерия Улунова и анонимных рецензентов «Антропологического форума» за внимательное чтение и ценные комментарии.

Источники

Зимник в отдаленные села открыт // Администрация округа «Усинск»: телеграм-канал. 2024, 28 фев. <<https://t.me/UsinskOfficial/10141>>.

Когда-то и мы ездили на быстrophодной «Ракете» // Старый снимок, Щелья-бож: сообщество «ВКонтакте». 2023, 23 нояб. <https://vk.com/wall-218617040_4761>.

На следующей неделе стартуют пассажирские авиаперевозки в усинские села // Усинск-Новости.РФ. 2023, 5 окт. <<https://usinsk-novosti.ru/novosti/view/223038>>.

¹ Эта тема особенно актуальна для Усинского муниципального округа — см., например: [Ведеников, Кибатова 2024].

- Обнародовано расписание движения теплоходов в усинские села и тарифы на проезд // Усинск-Новости.РФ. 2023, 30 мая. <https://usinsk-novosti.ru/novosti/article_post/217672>.
- Опубликованы графики движения автобусов в Усинские села и стоимость проезда // Усинск-Новости.РФ. 2023, 22 дек. <<https://usinsk-novosti.ru/novosti/view/224977>>.
- Попутчик с. Мутный Материк: сообщество «ВКонтакте». <<https://vk.com/public204502499>>.
- С 12 октября в отдаленные села и деревни возобновляются вертолетные перевозки // Администрация округа «Усинск». 2023, 5 окт. <https://usinsk.gosuslugi.ru/dlya-zhiteley/novosti-i-reportazhi/novosti_1634.html>.

Библиография

- Агапов М.Г. «На зимнике своя жизнь»: антропология транспортной мульти-модальности // Журнал социологии и социальной антропологии. 2021. Т. 24. № 1. С. 168–203. doi: 10.31119/jssa.2021.24.1.7.
- Агапов М. Плавмагазины Обского Севера: ландшафты мобильности и режимы темпоральности // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 160–190. doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-160-190.
- Андреанов В.Р., Кащеева А.Р. Актеры местного самоуправления: формирование идентичности в контексте внедрения одноуровневой системы управления // Крестьяноведение. 2024. Т. 9. № 3. С. 229–248. doi: 10.22394/2500-1809-2024-9-3-229-248.
- 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., Гаврилова К. Обменные практики и социальные сети как механизмы преодоления дефицитов в локальных сообществах Таймыра и Камчатки // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 99–131. doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-99-131.
- Ведениктов Д., Кибатова А. Нефтеразливы как фактор социальной дестабилизации в Усинском муниципальном округе // Антропология. Фольклористика. Социоллингвистика: Сб. тезисов XII науч. конф. ф-та антропологии Европ. ун-та в Санкт-Петербурге. СПб.: Б.и., 2024. С. 30–33.
- Давыдов В.Н., Давыдова Е.А. Иультинская трасса: проект развития инфраструктуры в жизни чукотских национальных сел // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 89–101. doi: 10.17223/2312461X/29/7.
- Давыдова Е., Давыдов В. Вторая жизнь продовольственных товаров: темпоральность пищи и парадоксы снабжения на Чукотке // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 132–159. doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-132-159.
- Ильин В.И. Российская глубинка в социальной структуре России // Журнал социологии и социальной антропологии. 2010. Т. 13. № 4. С. 25–47.
- Ингольд Т. Погружая вещи в жизнь: творческие переплетения в мире материалов // Неприкосновенный запас. 2021. № 2 (136). С. 31–49.

- Ло Дж. Технология и гетерогенная инженерия: случай португальской экспансии // Логос. 2018. Т. 28. № 5. С. 169–202.
- Мерло-Понти М. Око и дух / Пер. с фр., предисл. и коммент. А.В. Густыря. М.: Искусство, 1992. 63 с.
- Моляренко О.А. Местное самоуправление в современной России, или Хроники крайней власти // Мир России. 2021. Т. 30. № 1. С. 8–28. doi: 10.17323/1811-038X-2021-30-1-8-28.
- Мордасов М.А., Смирнова А.А., Влахов А.В. Коми свой, коми другой: идентичности коми-ижемцев через языковые идеологии // Этнография. 2023. № 3 (21). С. 125–142. doi: 10.31250/2618-8600-2023-3(21)-125-142.
- Позаненко А.А. Пространственная изоляция и устойчивость локальных сообществ: к развитию существующих подходов // Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология. 2017. № 40. С. 244–255. doi: 10.17223/1998863X/40/23.
- Шабает Ю.П., Истомин К.В. Территориальность, этничность, административные и культурные границы: коми-ижемцы (изъясатас) и коми-пермяки как «другие» коми // Этнографическое обозрение. 2017. № 4. С. 99–114.
- Ardener E. “Remote Areas”: Some Theoretical Considerations // HAU: Journal of Ethnographic Theory. 2012. Vol. 2. No. 1. P. 519–533.
- Birks M., Mills J. Grounded Theory: A Practical Guide. 2nd ed. London: Sage, 2015. 210 p.
- Brass T. Scott’s “Zomia”, or a Populist Post-Modern History of Nowhere // Journal of Contemporary Asia. 2012. Vol. 42. No. 1. P. 123–133. doi: 10.1080/00472336.2012.634646.
- Carse A., Kneas D. Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure // Environment and Society: Advances in Research. 2019. Vol. 10. No. 1. P. 9–28. doi: 10.3167/ares.2019.100102.
- Cresswell T. Mobilities I: Catching up // Progress in Human Geography. 2010. Vol. 35. No. 4. P. 550–558. doi: 10.1177/0309132510383348.
- Gibson J.J. The Ecological Approach to Visual Perception. New York; London: Psychology Press, 2015. XXIX+315 p.
- Glaser B.G., Strauss A.L. The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research. New Brunswick, NJ: AldineTransaction, 2006. 271 p.
- Gohain S. Selective Access: Or, How States Makes Remoteness // Social Anthropology / Anthropologie Sociale. 2019. Vol. 27. No. 2. P. 204–220. doi: 10.1111/1469-8676.12650.
- Harms E., Hussain S. Introduction [to discussion] Remote and Edgy: New Takes on Old Anthropological Themes // HAU: Journal of Ethnographic Theory. 2014. Vol. 4. No. 1. P. 361–381. doi: 10.14318/hau4.1.020.
- Heras-Escribano M., De Pinedo-García M. Affordances and Landscapes: Overcoming the Nature-Culture Dichotomy through Niche Construction Theory // Frontiers in Psychology. 2018. Vol. 8. Article 2294. P. 1–15. <<https://www.frontiersin.org/journals/psychology/articles/10.3389/fpsyg.2017.02294/full>>.

- Ingold T.* Culture, Nature, Environment: Steps to an Ecology of Life // Ingold T. The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. London; New York: Routledge, 2000a. P. 13–26.
- Ingold T.* The Temporality of the Landscape // Ingold T. The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. London; New York: Routledge, 2000b. P. 189–208.
- Lefebvre H.* Rhythmanalysis: Space, Time, and Everyday Life. London; New York: Continuum, 2004. XV+112 p.
- Merleau-Ponty M.* L'Œil et l'Esprit. Paris: Gallimard, 1964. 95 p.
- Newell S.* From the Edge of Shadow: Remotely Central in Abidjan [reply to discussion] Remote and Edgy: New Takes on Old Anthropological Themes // HAU: Journal of Ethnographic Theory. 2014. Vol. 4. No. 1. P. 361–381. doi: 10.14318/hau4.1.020.
- Saxer M., Andersson R.* The Return of Remoteness: Insecurity, Isolation, and Connectivity in the New World Disorder // Social Anthropology / Anthropologie Sociale. 2019. Vol. 27. No. 2. P. 140–155. doi: 10.1111/1469-8676.12652.
- Sheller M., Urry J.* The New Mobilities Paradigm // Environment and Planning A: Economy and Space. 2006. Vol. 38. No. 2. P. 207–226.
- Star S.L.* The Ethnography of Infrastructure // American Behavioral Scientist. 1999. Vol. 43. No. 3. P. 377–391. doi: 10.1177/00027649921955326.
- Strauss A.L., Corbin J.M.* Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques. Newbury Park, CA: Sage, 1990. 270 p.
- Vlakhov A.V.* Mobility, Telecommunication and Energy Regimes in Svalbard // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. 2019. Vol. 12. No. 8. P. 1506–1521. doi: 10.17516/1997–1370–0462.

“It’s Difficult because It’s Far Away”: Remoteness of Villages and Hamlets of Usinsk Municipal District in Everyday Experience

Daria Bondareva

HSE University
21/4 Staraya Basmannaya Str., Moscow, Russia
dbondareva@hse.ru

The article explores what constitutes remoteness and how it is experienced by residents of villages and rural areas in the Usinsk municipal district in the Komi Republic. The empirical material includes about 35 interviews, informal conversations, and observations collected during two anthropological expeditions in 2023 and 2024. Instead of approaching the study of remoteness as physical distance that determines the characteristics of life in a particular place, or as a metaphor that emphasises the social differences

between residents of different places, this phenomenon is examined from the perspective of lived experience and practices related to movement between settlements. The focus is on how residents of remote villages connect various circumstances (accessibility, routes and schedules of different modes of transport, climatic and weather conditions, administrative restrictions and informal ties) in order successfully to reach their destination or deliver goods. Each act of movement involves navigating and aligning multiple factors. Thus, remoteness is understood through the nature of movement itself — as an extended and specific way of moving between places that are significant to people, and a particular way of experiencing that movement. The proposed approach allows us to see remoteness as a dynamic and practical phenomenon, tied to material conditions. This perspective helps better to understand the lived experience of everyday life in remote rural villages and broadens the conceptualisation of remoteness.

Keywords: remoteness, transport infrastructure, landscape, mobility, Uсинsk municipal district.

Acknowledgements

The study was conducted as part of the Fundamental Research Programme of the National Research University Higher School of Economics in 2025. I am grateful to Andrian Vlachov, Artem Burenin, Alexey Ryzhkov, Aleksandra Kashcheeva, Glikeriya Ulunov, and to the anonymous reviewers of the journal *Antropologicheskij forum* for their careful reading and valuable feedback.

References

- Agapov M., “Na zimnike svoya zhizn”: antropologiya transportnoy multimodalnosti’ [“Winter Road Has Its Own Way”: Anthropology of Transport Multimodality], *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii*, 2021, vol. 24, no. 1, p. 168–203. (In Russian).
doi: 10.31119/jssa.2021.24.1.7.
- Agapov M., ‘Plavmagaziny Obskogo Severa: landshafty mobilnosti i rezhimy temproralnosti’ [Floating Shops in the Ob North: Landscape of Mobility and Modes of Temporality], *Antropologicheskij forum*, 2022, no. 54, p. 160–190. (In Russian). doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-160-190.
- Andrianov V. R., Kashcheeva A. R., ‘Aktory mestnogo samoupravleniya: formirovanie identichnosti v kontekste vnedreniya odnourovnevoy sistemy upravleniya’ [Actors of Local Self-Government: Identification in the Single-Tier Management System], *Krestyanovedenie*, 2024, vol. 9, no. 3, p. 229–248. (In Russian).
doi: 10.22394/2500-1809-2024-9-3-229-248.
- Ardener E., “Remote Areas”: Some Theoretical Considerations’, *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2012, vol. 2, no. 1, p. 519–533.
- Birks M., Mills J., *Grounded Theory: A Practical Guide*, 2nd ed. London: Sage, 2015, 210 p.

- Brass T., 'Scott's "Zomia", or a Populist Post-Modern History of Nowhere', *Journal of Contemporary Asia*, 2012, vol. 42, no. 1, p. 123–133
doi: 10.1080/00472336.2012.634646.
- Carse A., Kneas D., 'Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure', *Environment and Society: Advances in Research*, 2019, vol. 10, no. 1, p. 9–28. doi: 10.3167/ares.2019.100102.
- Cresswell T., 'Mobilities I: Catching up', *Progress in Human Geography*, 2010, vol. 35, no. 4, p. 550–558. doi: 10.1177/0309132510383348.
- Davydov V. N., Davydova E. A., 'Iultinskaya trassa: proekt razvitiya infrastruktury v zhizni chukotskikh natsionalnykh sel' [The Iultinskaia Road: Infrastructure Development Project in the Life of Chukotka's Native Villages], *Sibirskie istoricheskie issledovaniya*, 2020, no. 3, p. 89–101. (In Russian). doi: 10.17223/2312461X/29/7.
- Davydova E., Davydov V., 'Vtoraya zhizn prodovolstvennykh tovarov: temporalnost pishchi i paradoksy snabzheniya na Chukotke' [The Second Life of Products: The Temporality of Food and Supply Paradoxes in Chukotka], *Antropologicheskij forum*, 2022, no. 54, p. 132–159. (In Russian). doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-132-159.
- Gibson J. J., *The Ecological Approach to Visual Perception*. New York; London: Psychology Press, 2015, XXIX+315 p.
- Glaser B. G., Strauss A. L., *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. New Brunswick, NJ: AldineTransaction, 2006, 271 p.
- Gohain S., 'Selective Access: Or, How States Makes Remoteness', *Social Anthropology / Anthropologie Sociale*, 2019, vol. 27, no. 2, p. 204–220.
doi: 10.1111/1469-8676.12650.
- Harms E., Hussain S., 'Introduction [to discussion] Remote and Edgy: New Takes on Old Anthropological Themes', *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2014, vol. 4, no. 1, p. 361–381.
doi: 10.14318/hau4.1.020.
- Heras-Escribano M., De Pinedo-García M., 'Affordances and Landscapes: Overcoming the Nature-Culture Dichotomy through Niche Construction Theory', *Frontiers in Psychology*, 2018, vol. 8, article 2294, p. 1–15.
<<https://www.frontiersin.org/journals/psychology/articles/10.3389/fpsyg.2017.02294/full>>.
- Ilyin V. I., 'Rossiyskaya glubinka v sotsialnoy strukture Rossii' [Remote Regions of Russia in the Social Structure of the Country], *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii*, 2010, vol. 13, no. 4, p. 25–47. (In Russian).
- Ingold T., 'Culture, Nature, Environment: Steps to an Ecology of Life', Ingold T., *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London; New York: Routledge, 2000, p. 13–26.
- Ingold T., 'The Temporality of the Landscape', Ingold T., *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London; New York: Routledge, 2000, p. 189–208.
- Ingold T., 'Bringing Things to Life: Creative Entanglements in a World of Materials', *Realities Working Papers*, 2010, no. 15, p. 1–14.
- Law J., 'Technology and Heterogeneous Engineering: The Case of Portuguese Expansion', Bijker W. E. et al. (eds.), *The Social Construction of Techno-*

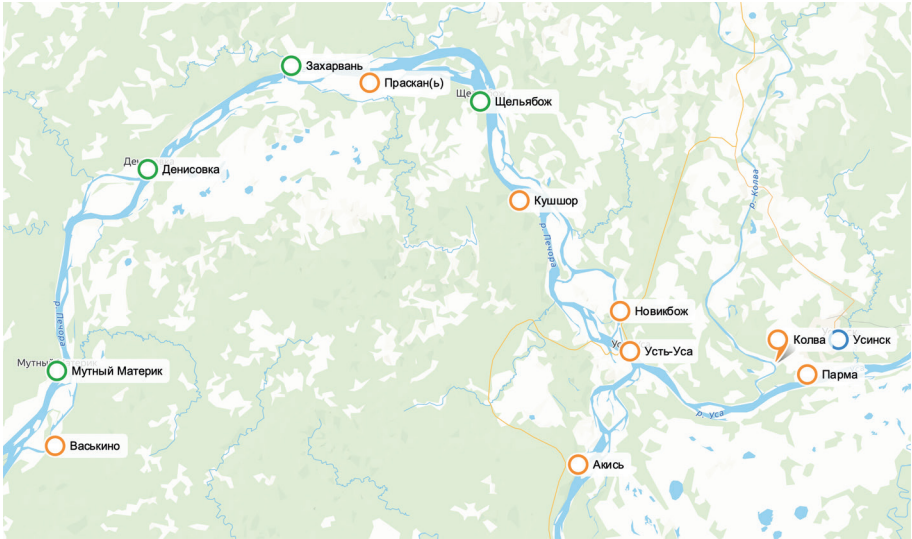
- logical Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: The MIT Press, 2012, p. 105–127.
- Lefebvre H., *Rhythmanalysis: Space, Time, and Everyday Life*. London; New York: Continuum, 2004, XV+112 p.
- Merleau-Ponty M., *L'Œil et l'Esprit*. Paris: Gallimard, 1964, 95 p.
- Molyarenko O., 'Mestnoe samoupravlenie v sovremennoy Rossii, ili Khroniki krayney vlasti' [Local Self-Government in Contemporary Russia], *Mir Rossii*, 2021, vol. 30. no. 1, p. 8–28. (In Russian).
doi: 10.17323/1811-038X-2021-30-1-8-28.
- Mordasov M., Smirnova A., Vlahov A., 'Komi svoi, komi drugoy: identichnosti komi-izhemtsev cherez yazykovye ideologii' [Our Komi, Their Komi: Izhma Komi Identities through Language Ideologies], *Etnografiya*, 2023, no. 3 (21), p. 125–142. (In Russian).
doi: 10.31250/2618-8600-2023-3(21)-125-142.
- Newell S., 'From the Edge of Shadow: Remotely Central in Abidjan [reply to discussion] Remote and Edgy: New Takes on Old Anthropological Themes', *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2014, vol. 4, no. 1, p. 361–381. doi: 10.14318/hau4.1.020.
- Pozanenko A. A., 'Prostranstvennaya izolyatsiya i ustoychivost lokalnykh soobshchestv: k razvitiyu sushchestvuyushchikh podkhodov', [Territorial Isolation and the Sustainability of Local Communities: Developing the Existing Approaches], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Filosofiya. Sotsiologiya. Politologiya*, 2017, no. 40, p. 244–255. (In Russian). doi: 10.17223/1998863X/40/23.
- Saxer M., Andersson R., 'The Return of Remoteness: Insecurity, Isolation, and Connectivity in the New World Disorder', *Social Anthropology / Anthropologie Sociale*, 2019, vol. 27, no. 2, p. 140–155.
doi: 10.1111/1469-8676.12652.
- Shabaev Yu. P., Istomin K. V., 'Territorialnost, etnichnost, administrativnye i kulturnye granitsy: komi-izhemtsy (Izvatas) i komi-permyaki kak "drugie" komi' [Territoriality, Ethnicity, and Administrative and Cultural Borders: The Komi-Izhemtsy (Izvataz) and Komi-Permyak as the "Other" Komi], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2017, no. 4, p. 99–114. (In Russian).
- Sheller M., Urry J., 'The New Mobilities Paradigm', *Environment and Planning A: Economy and Space*, 2006, vol. 38, no. 2, p. 207–226.
- Star S. L., 'The Ethnography of Infrastructure', *American Behavioral Scientist*, 1999, vol. 43, no. 3, p. 377–391. doi: 10.1177/00027649921955326.
- Strauss A. L., Corbin J. M., *Basics of Qualitative Research: Grounded Theory Procedures and Techniques*. Newbury Park, CA: Sage, 1990, 270 p.
- Vasilyeva V. V., 'Infrastruktura vne gosudarstva: "dikiye" zimniki i vyvoz promyslovoy produktsii na Taymyr' [Infrastructure beyond the State: "Wild" Winter Roads and Export of Fishery and Hunting Goods in the Taymyr Peninsula], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 4, p. 61–75. (In Russian). doi: 10.31857/S086954150006192-1.
- Vasilyeva V., Gavrilova K., 'Obmennyye praktiki i sotsialnye seti kak mekhanizmy preodoleniya defitsitov v lokalnykh soobshchestvakh Taymyra i Kamchatki' [Exchange Practices and Social Networks as Means of Coping

with Shortages in Local Communities of Taimyr and Kamchatka], *Antropologicheskij forum*, 2022, no. 54, p. 99–131. (In Russian).
doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-99-131.

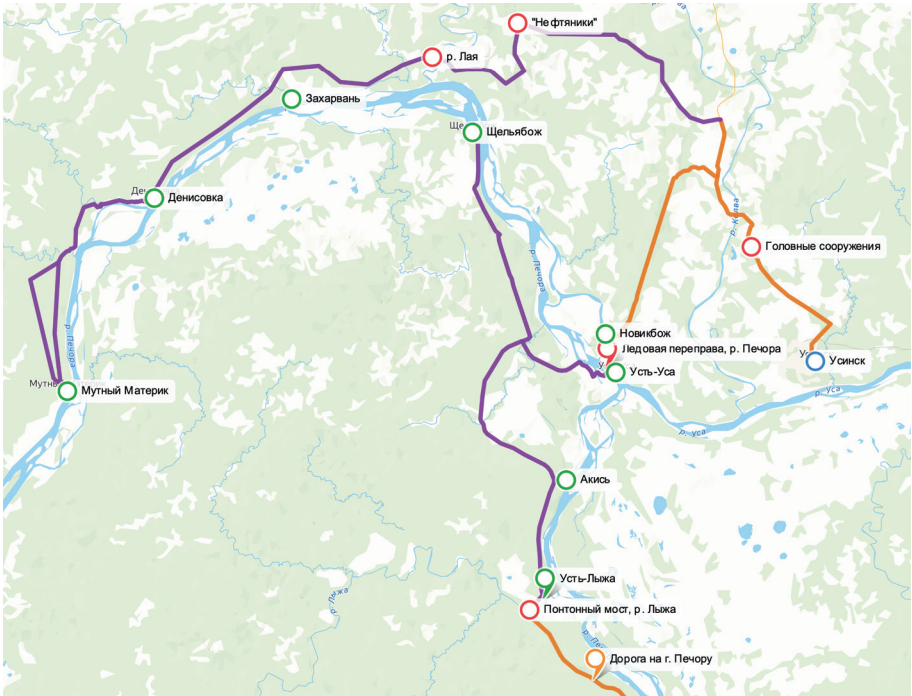
Vedeniktov D., Kibatova A., 'Nefterazlivy kak faktor sotsialnoy destabilizatsii v Usinskom munitsipalnom okruge' [Oil Spills as a Factor of Social Destabilisation in Usinsk Municipal District], *Antropologiya. Folkloristika. Sotsiolingvistika* [Anthropology. Folkloristics. Sociolinguistics]: A coll. of abstracts of the 12th Scientific conference, EUSP, Department of Anthropology. St Petersburg: S. n., 2024, p. 30–33. (In Russian).

Vlakhov A. V., 'Mobility, Telecommunication and Energy Regimes in Svalbard', *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*, 2019, vol. 12, no. 8, p. 1506–1521. doi: 10.17516/1997–1370–0462.

Иллюстрации к статье Дарьи Бондаревой



Ил. 1. Населенные пункты Усинского округа.
Зеленым цветом отмечены села и деревни, находящиеся в фокусе внимания статьи.
Все карты составлены автором с помощью конструктора карт «Яндекса»



Ил. 2. Всесезонные дороги и предполагаемые зимники.
Фиолетовым цветом отмечены зимники, оранжевым — всесезонные дороги

