DOI 10.31250/2618-8600-2025-4(30)-104-121
УДК 316.334.55(470.13)

Д. С. Ермолин

к.и.н., ученый секретарь, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН
Санкт-Петербург, Россия
ORCID: 0000-0001-8474-9120
E-mail: denis.ermolin@gmail.com

Усть-Цильма: мобильность и инфраструктура в условиях географической изоляции[1]

АННОТАЦИЯ. В статье предпринимается попытка осмыслить уклад жизни современного населения Усть-Цилемского района через призму повседневной и сезонной мобильности, принимая во внимание географические и климатические факторы расположения населенных пунктов. На примере данной территории будет продемонстрировано, каким образом формируется и функционирует инфраструктура мобильности в условиях повседневных ритмов и праздничного цикла в летний период. Село Усть-Цильма расположено на берегу реки Печоры, отсутствие автомобильных мостов через Печору и ее притоки (реки Цильму, Пижму, Нерицу и др.) является ключевым фактором, определяющим и формирующим принципы и ритмы мобильности, систему транспортной инфраструктуры и логистику. Причем эти принципы и ритмы зависят также от сезонности. Темпоральные отрезки в течение года можно условно разделить на следующие: летний (с привязкой к речной навигации), зимний (с возможностью почти беспрепятственного перемещения по зимникам, то есть временным автодорогам) и период *распуты* (в это время мобильность крайне затруднена и зависит от возможностей авиации и специализированных судов на воздушной подушке). В таких условиях время (его запас или, наоборот, дефицит) и личные связи между перевозчиками становятся важным ресурсом, позволяющим поддерживать ежедневные ритмы мобильности большого количества людей. Особенно напряженным является июль, когда многие устьцилёмы, проживающие вне района, и туристы стремятся попасть в село на праздничные мероприятия.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: мобильность, инфраструктура, транспортная доступность, Усть-Цильма, Республика Коми, старообрядцы

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Ермолин Д. С. Усть-Цильма: мобильность и инфраструктура в условиях географической изоляции. *Этнография*. 2025. 4 (30): 104–121. DOI: 10.31250/2618-8600-2025-4(30)-104-121

[1] Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда, проект № 23-18-00637 «Меняющаяся материальность Арктики и Сибири: технологии, инновации, инфраструктура» (рук. В. Н. Давыдов).

D. Ermolin

Peter the Great Museum
of Anthropology and Ethnography
(Kunstkamera) RAS
St. Petersburg, Russia
ORCID: 0000-0001-8474-9120
E-mail: denis.ermolin@gmail.com

Ust-Tsilma: Mobility and Infrastructure under Conditions of Geographical Isolation

A B S T R A C T. This article explores the everyday and seasonal mobility of the population in the Ust-Tsilma district, with particular attention to the geographical and climatic conditions shaping the settlement patterns. Using this territory as a case study, the article examines how mobility infrastructure is established and operates in relation to both daily life and the summer holiday cycle. Located on the banks of the Pechora River, the village of Ust-Tsilma faces significant transport challenges due to the absence of automobile bridges across the Pechora River and its tributaries (including the Tsilma, Pizhma, and Neritsa rivers). These geographical constraints fundamentally shape the region's mobility patterns, transport infrastructure, and logistical systems. Mobility in Ust-Tsilma follows a seasonal rhythm, which can be broadly divided into three periods: summer, when travel relies on river navigation; winter, when temporary winter roads facilitate it; and the *rasputa* (thaw) period, when transportation becomes highly restricted and depends on air travel or specialized vehicles such as hovercraft. In such conditions, time, whether as a surplus or a deficit, and personal networks among transport providers become critical resources for sustaining the daily mobility needs of the population. The month of July is especially demanding, as many Ust-Tsilma residents living elsewhere, along with tourists, travel to the village to attend holiday events.

K E Y W O R D S: mobility, infrastructure, transport accessibility, Ust-Tsilma, Komi Republic, Old Believers

F O R C I T A T I O N: Ermolin D. Ust-Tsilma: Mobility and Infrastructure under Conditions of Geographical Isolation. *Etnografia*. 2025. 4 (30): 104–121. (In Russian).
DOI: 10.31250/2618-8600-2025-4(30)-104-121

Население, компактно проживающее в селах и деревнях нижней и средней Печоры, заслуженно привлекает внимание ученых самого разного профиля. На протяжении века в Печорском крае проводят свои исследования историки, этнографы, фольклористы, археографы и искусствоведы: этот интерес вызван прежде всего богатой культурой русского старожильческого населения — потомков новгородцев, колонизировавших эти земли начиная с середины XVI в. (Головнёв 2022: 172). Большинство из них до наших дней верны традициям старообрядчества поморского согласия. Кроме этого, ученых привлекает палитра межэтнического взаимодействия, результатом которого стал уникальный жизненный уклад, впитавший в себя различные элементы духовной и бытовой культуры русских, коми-ижемцев и ненцев (Лашук 1958: 87–119, 150–155).

К настоящему времени накоплен довольно большой корпус знаний и опубликован обширный список научных работ, посвященных разным аспектам жизни старообрядцев Усть-Цильмы. Из публикаций последних лет стоит отметить работы Т. Ф. Волковой, Т. И. Дроновой, Л. К. Рочевой и др. (Волкова, Дронова 2024; Дронова 2019; 2024; Ермолин 2023; Рочева 2021; Староверский край… 2018; и др.). Начиная с середины XX в. под пристальным вниманием исследователей находится рукописная традиция староверов Усть-Цильмы (Волкова 2005), на важность ее изучения в послевоенные годы указал выдающийся археограф В. И. Малышев (1960), по инициативе которого в 1963 г. был создан Усть-Цилемский историко-мемориальный музей А. В. Журавского (Комова 2024).

В настоящей работе автором предпринята попытка осмыслить уклад жизни современного населения Усть-Цилемского района[2] через призму повседневной и сезонной мобильности (Урри 2012: 147), принимая во внимание географические и климатические факторы расположения населенных пунктов. На примере данной территории будет продемонстрировано, каким образом формируется, меняется и функционирует инфраструктура мобильности в условиях повседневных годовых ритмов и праздничного цикла в летний период.

Село Усть-Цильма расположено на берегу реки Печоры, отсутствие автомобильных мостов через Печору и ее притоки (реки Цильму, Пижму, Нерицу и др.) является ключевым фактором, определяющим и формирующим принципы и ритмы мобильности, систему транспортной инфраструктуры и логистику. Причем эти принципы и ритмы зависят также от сезонности. Временны́е отрезки условно можно распределить на три сезона: летний (с привязкой к речной навигации), зимний (с возможностью почти беспрепятственного перемещения по зимникам[3]) и период *распуты* (время,

---

[2] В настоящее время — территория Республики Коми, ранее — Архангельской губернии.

[3] Северным зимникам (то есть автомобильным дорогам, функционирующим только в зимний период, когда болотистые участки или водоемы замерзают) как типу логистической инфраструктуры

когда мобильность крайне затруднена и зависит от возможностей авиации и специализированных судов на воздушной подушке).

Как было отмечено выше, в летний период передвижения по земле и основные логистические цепочки жестко привязаны к расписанию паромных переправ, причем это касается как перемещения внутри района (по маршрутам от Усть-Цильмы до деревень и сел по рекам Цильме и Пижме и обратно), так и связи с Большой землей — Ухтой, Сыктывкаром, железнодорожной станцией Ираёль, поскольку на пути следования автотранспорта из Усть-Цильмы в Ухту и далее необходимо переправиться с одного берега Печоры на другой (переправа устроена в так называемом местечке Кабель). В связи с этим расписание паромов подстроено, с одной стороны, под расписание рейсов аэропорта Ухты и график движения поездов в районе железнодорожной станции Ираёль, а с другой — под ритм движения местных автоперевозчиков. В этих условиях время (запас его или, наоборот, дефицит) и личные связи между перевозчиками становятся важным ресурсом, позволяющим поддерживать перемещения большого количества людей. Особенно напряженным в этом отношении является июль, когда многие устьцилёмы, проживающие вне района, и туристы стремятся попасть в село на праздничные мероприятия.

ГОРОЧНЫЕ ГУЛЯНИЯ: ИЗБЫТОК ЭМОЦИЙ, ДЕФИЦИТ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Село Усть-Цильма известно в мире событийного этнотуризма праздником под названием «Усть-Цилемская горка», имеющим статус межрегионального фестиваля. Праздничные мероприятия организуются в первой половине июля в самой Усть-Цильме и других населенных пунктах района. Они привлекают все больше туристов и выходцев из этих мест, ныне проживающих в других городах и селах республики или за ее пределами. Кульминацией недельных празднеств являются Петровщина (в ночь с 11 на 12 июля) и Горка (вечером 12 июля). Исторически Петровщина являла собой ритуальную трапезу в кругу родни: семьи переплывали на лодках на противоположный берег Печоры (сейчас так уже не поступают), жгли костры, вкушали постную пищу и поминали усопших сродников. В настоящее время к этому добавили различные состязания (например, пиление двуручной пилой бревна на скорость), развлекательную программу, продажу детских сувениров и еды с лотков (как правило, шашлыка и сосисок), что вызывает справедливую критику у довольно большого числа местных жителей:

> Что такое Петровщина? Это же поминальная трапеза. У каждой семьи свой костер, уха и каша… Посидим, повспоминаем нашу родню и расходимся

и сопутствующим проблемам посвящены отдельные исследования (Васильева 2019; Argounova-Low 2012; и др.).

где-то в полночь, ну, может, в час… А сейчас? Музыка, алкоголь, шашлыки — ведь пост еще! (ПМА 2022: ВТФ[4]).

Тем не менее поминальный характер мероприятия еще прочитывается. Действительно, семьи приходят на берег Печоры организованно, приносят дрова для костра, заранее приготовленную пищу, обязательными являются пшенная каша и уха (см.: Дронова 2019: 236–237). Важно отметить, что администрация села берет на себя организацию приготовления довольно большого объема ухи и каши — все это раздается желающим бесплатно.

Помимо Петровщины и Горки, в этот период администрацией района, учреждениями культуры и спорта, а также общественными организациями проводятся различные концерты и смотры самодеятельности, творческие вечера и выставки, культурные форумы и встречи усть-цилемских родов, спортивные соревнования и научные конференции. В итоге все мероприятия формируют насыщенную интенсивную программу, которая до неузнаваемости меняет степенное северное село и превращает его на краткий период в одну большую творческую площадку под открытым небом.

Следствием этого становится и повышение во много раз нагрузки на социальную инфраструктуру, прежде всего в сферах транспорта и гостеприимства. Тут стоит отметить, что существуют два основных способа добраться до Усть-Цильмы (и соответственно выехать из нее) в отсутствие личного автомобиля: самолетом из Сыктывкара и автотранспортом из Ираёля, Ухты, Сыктывкара.

Рассмотрим проблемы, с которыми сталкиваются те, кто стремится попасть в село в «горочный» период как по воздуху, так и по суше. В последний год авиарейс по маршруту Сыктывкар — Усть-Цильма в летний период совершается два раза в неделю[5] (понедельник, пятница) на самолете Ан-24. Количество посадочных мест в нем — всего 50 человек. Так что билеты на начало и середину июля распродаются довольно быстро. Иногда организуют дополнительные рейсы до Усть-Цильмы и обратно, однако сведения о них, как правило, появляются лишь за несколько недель до начала мероприятий. Как показывают результаты нашей полевой работы, самолет как способ добраться до Усть-Цильмы выбирают либо туристы (исследователи, студенты, участники тематических мероприятий), либо те выходцы из села и окрестностей, которые едут в Усть-Цильму на короткий период и для которых время является важным ресурсом. Необходимо подчеркнуть, что значимым фактором считается прямая авиасвязь места проживания путешественника с Сыктывкаром (прежде всего речь идет

---

[4] Здесь и далее заглавными буквами обозначены инициалы информанта.

[5] В период работы над статьей (с февраля по июнь 2025 г.) на официальном сайте АО «Комиавиатранс» было указано, что еженедельно совершаются два рейса (в понедельник и пятницу), до сентября 2024 г. было три.

Рис. 1. Встреча старых друзей на Горке (все они живут в разных городах). Фото Д. С. Ермолина. 2023 г. С. Усть-Цильма

Fig. 1. Old friends meeting at Gorka (They all live in different cities). Photo by D. Ermolin. 2023. Ust-Tsilma

о Москве и Санкт-Петербурге). Приведем фрагмент интервью, записанного в ходе полевой работы в июле 2023 г.:

Соб.: Вы откуда?

Инф.: Я с Усть-Цильмы, но сейчас с семьей живем в Москве. Приехали вот домой, на праздники.

Соб.: Каким образом обычно добираетесь до Усть-Цильмы?

Инф.: Каждый раз смотрим по обстоятельствам. В этом году решили самолетами.

Соб.: А почему?

Инф.: У мужа отпуск короткий, не хочется время тратить на дорогу, да к тому же ребенок маленький… У нас родственники в Сыктывкаре — удобно, и с ними можно кратко повидаться.

Соб.: С билетами проблем не было?

Инф.: Что вы! Смотреть начинаем заранее! В апреле-мае, там, стараемся взять… Все же домой едут! Ну и гости на Горку — красоту нашу посмотреть.

Соб.: Но иногда на поезде добираетесь?

Инф.: Сейчас редко. В Москве начинаешь по-другому относиться ко времени. Стараемся купить билеты на самолет. Если до Усть-Цильмы нет (билетов из Сыктывкара. — *Д. Е.*), летим до Ухты, оттуда на маршрутке или родня на машине встречает. А когда в институте училась — да, на каникулы домой только поездом, до Ираёля, больше суток в вагоне… чух-чух! (*смеется*). А дальше либо на автобус… но чаще на машине встречали — и домой! (ПМА 2023: СЕП).

Однако гораздо бóльший поток путешественников выбирает способ передвижения по суше (поезд, автобусы, маршрутные такси) или сочетает наземный и воздушный транспорт. Интересное наблюдение высказала информант в личной беседе: по ее опыту, до Усть-Цильмы удобнее всего добираться на скором поезде Москва — Воркута (№ 42), который прибывает на станцию Ираёль в 3 ч 17 мин. С этим поездом стыкуется много автобусов до Усть-Цильмы, поскольку благодаря его раннему прибытию, образуется комфортный временной люфт для перегона до паромной переправы в местечке Кабель и посадки на первый рейс парома — при таком варианте в Усть-Цильму приезжаешь утром (ПМА 2023: ЧКЕ).

Как было сказано в приведенном выше фрагменте интервью, один из оптимальных вариантов, которым пользуются жители Москвы и Санкт-Петербурга, — самолетом добраться до Ухты (время в пути — 2 ч), откуда можно уехать разными способами: от муниципальных и частных рейсовых автобусов и маршрутных такси до совместной поездки на личном автомобиле с попутчиками, найденными в социальных сетях. Последним способом активно пользуются не только приезжие (в летний период), но и (на протяжении всего года) местные жители района.

Обычно объявление размещают сами путешественники в социальной сети «ВКонтакте» в нескольких пабликах[6], связанных с повседневной жизнью Усть-Цильмы. Эти паблики являются площадкой для коммуникации и обмена сведениями между жителями района и всеми, кто следит за новостями и старается быть в курсе происходящего. Как правило, объявление содержит информацию о дате, пункте назначения и логистических потребностях того, кто его размещает. Текст может быть, например, таким: «Буду попутчиком 11.07 первая половина дня Ухта — Усть-Цильма[7]». Как правило, на такие объявления откликаются не только те, кто может предложить свои услуги, но и люди, обладающие информацией о планируемых поездках своих знакомых или родственников, которые гипотетически могли бы подвезти путешественника. Организаторы перевозок, в свою очередь, размещают в группах сведения о наличии свободных мест на конкретные рейсы. Таким образом, социальные сети (в частности, «ВКонтакте»)

[6] Одной из самых популярных групп является «БаРаХоЛкА Усть-Цильма», количество участников которой на февраль 2025 г. составляло почти 17 тыс. чел.

[7] Приводится в авторской редакции, взято из архива группы «БаРаХоЛкА Усть-Цильма».

активно включаются в процесс функционирования транспортной инфраструктуры и выстраивания социальных и логистических цепочек. Как представляется, данная система поддерживается, с одной стороны, чувством солидарности и взаимопомощи, присущей северным сообществам (Kropotkin 1902), а с другой — локальной идентичностью жителей Усть-Цильмы, которая во многом основана на осознании важности земляческих и семейно-родовых отношений (Дронова 2019: 168–171).

В августе 2024 г. я опробовал описанный выше способ поиска транспорта из Ухты (куда из Санкт-Петербурга долетел на самолете) до Усть-Цильмы, расстояние между которыми составляет 360 км. Разместив за несколько дней до необходимой даты в указанной группе пост о поиске попутной машины, я получил отклики от трех человек, так что пришлось выбирать. Поскольку со всеми откликнувшимися на объявление людьми я не был знаком ранее, то делал выбор, руководствуясь собственными планами и интересами. Самолет из Санкт-Петербурга прилетал в Ухту в 9:00, так что наиболее удобным было ехать в Усть-Цильму сразу после приземления, чтобы успеть на дневной паром через Печору в местечке Кабель и добраться засветло. Из предложенных вариантов, однако, ни одна машина не отправлялась из Ухты в Усть-Цильму ранее полудня, поэтому дополнительным мотивом при выборе стал такой фактор, как общие друзья в социальной сети. Сразу скажу, что с одной из откликнувшихся (ПМА 2024: НСП) у меня их 39, следовательно, расширялся круг потенциальных тем для общения в дороге — от поиска общих сродников до обсуждения вопросов сохранения историко-культурного наследия Усть-Цильмы.

Пока мы с НСП беседовали, ее супруг вел автомобиль, он же следил за временем: мы надеялись успеть на паром. Летом, в течение светового дня, паром выполняет восемь рейсов: если опоздаешь, придется 1,5–2 часа ждать следующего. В легковом автомобиле, где едут 3–4 человека (в основном родственники или близкие друзья), водителю довольно просто регламентировать правила поведения в дороге и контролировать время. Куда сложнее регулировать этот процесс в случае маршрутного такси.

Годом ранее, в июле 2023 г., я планировал свою экспедицию в Усть-Цильму таким образом, чтобы стать пассажиром одной из частных маршруток, осуществляющих перевозки из Ухты до Усть-Цильмы и обратно, с заездом по пути следования в Сосногорск, Ираёль, Ижму для посадки и высадки пассажиров. С перевозчиком (как правило, коммуникацию с клиентами ведут сами хозяева микроавтобусов) я договорился о том, что он заберет меня прямо из аэропорта Ухты в 9:15, то есть сразу по прилете. Затем автобус заехал в Сосногорск — пассажиры, направляющиеся до Усть-Цильмы, ждали водителя в назначенное время возле подъезда своего дома. Подобная клиентоориентированность (которую сами перевозчики выражают формулой «от подъезда до подъезда») обусловлена, как представляется, высокой конкуренцией и большим потоком пассажиров,

Рис. 2. Паром через р. Печора в местечке Кабель. Фото Д. С. Ермолина. 2023 г.

Fig. 2. Ferry across the Pechora River in Kabel. Photo by D. Ermolin. 2023

Рис. 3. Погрузка машин на паром через р. Печора в с. Усть-Цильма. Фото Д. С. Ермолина. 2023 г.

Fig. 3. Loading cars onto a ferry across the Pechora River in the village of Ust-Tsilma. Photo by D. Ermolin. 2023

особенно в летний период. Как правило, частные перевозчики работают на восьми- или девятиместных машинах категории В. Одни из них готовы предоставить отчетную документацию и билеты, другие — нет. Эти моменты следует обговаривать заранее, на этапе планирования поездки.

Как и в случае с легковым автомобилем, вся ответственность за соблюдение графика поездки ложится на водителя, но из-за большого количества пассажиров, которых водитель «собирает» по Ухте и окрестностям, особенно острой становится необходимость успеть на запланированный рейс парома в Кабеле, ведь среди пассажиров могут быть те, кто из Усть-Цильмы едет дальше — в села и деревни по берегам Пижмы, Цильмы и Нерицы. Им нужно успеть на следующие маршрутки, расписание которых также подстроено под рейсы паромов из Усть-Цильмы на противоположный берег и переправ через вышеназванные притоки Печоры по пути следования. Иными словами, чтобы путешественник, добирающийся из Ухты до, скажем, сел Замежная (на Пижме) или Трусово (на Цильме), успел на все маршрутки и переправы и в результате доехал в срок до пункта назначения, о графике должен думать водитель самого первого автобуса, отправляющегося из Ухты.

В июле 2023 г. в маршрутном такси со мной ехала молодая пара до Ижмы — они сели в транспорт в состоянии алкогольного опьянения, при этом взяв с собой в салон несколько бутылок пива. Вскоре после отправления мужчина запросил «зеленую» остановку — водитель остановился, предупредив, однако, что на пути от Ухты до парома он сможет остановиться еще один раз. Через некоторое время пара вновь обратилась к водителю с подобной просьбой — на этот раз он был непреклонен, объяснил в довольно резких выражениях, что ему необходимо успеть на паром, изъял пиво (которое вернул при высадке) и продолжил движение. Призывы повторялись время от времени, но водитель, ссылаясь на ограниченный временной ресурс, игнорировал просьбы, которые на каком-то этапе превратились в мольбы. Лишь доехав до Ижмы, высадив проблемных пассажиров и решив, что график движения позволяет устроить «перекур», водитель сделал краткую остановку. По словам водителей, с которыми мне пришлось общаться в ходе полевой работы в 2023 и 2024 гг., подобные ситуации если и не являются нормой, то, по крайней мере, нередки.

В речи водителей рейсовых автобусов и маршрутных такси, курсирующих как по маршруту Ухта — Усть-Цильма, так и между населенными пунктами района, часто фигурирует слово «ответственность». Не в последнюю очередь это связано с тем, что часть дорог здесь грунтовая, а значит, безопасность поездки в значительной степени зависит, с одной стороны, от погодных и сезонных условий, а с другой — от навыков и характера самих водителей. Несколько раз в наших разговорах по пути звучала фраза: «Разве это дороги?! Это направления! С Божьей

Рис. 4. Паромная переправа на реке Пижма. Фото Д. С. Ермолина. 2023 г.

Fig. 4. Ferry crossing on the Pizhma River. Photo by D. Ermolin. 2023

помощью едем!»[8] На мои вопросы о том, насколько строгой должна быть дисциплина во время рейса, был дан ответ: «За один руль вдвоем не держатся» — именно от особенностей взаимодействия между пассажирами и водителем зависит не только ритм прохождения маршрута, но и безопасность (ср.: Argounova-Low 2012: 79–81).

Как было отмечено выше, в летний период многие устьцилёмы, постоянно живущие за пределами района, стараются приехать в родные места. Посещение их играет важную роль в поддержании идентичности и социальных связей. «Горочные» мероприятия важны не только туристам — для устьцилёмов фестивальные площадки и научные мероприятия становятся местом теплых встреч, дают возможность узнать о друзьях и родственниках. Для подрастающего поколения — это погружение в историю семьи, знакомство с исторической родиной и формирование той самой идентичности.

По словам настоятеля старообрядческой общины о. Алексея Носова, в летний период многократно возрастает нагрузка и на служителей

[8] Ср. с наблюдениями Т. Аргуновой-Лоу в Республике Саха (Якутия) (Argounova-Low 2012: 76–79).

старообрядческой церкви: земляки, приезжающие на родину на краткий период, стараются успеть справить и духовные дела — крестить детей и внуков, заказать панихиды по усопшим, купить иконы и кресты, покадить могилы на кладбище. Тут следует заметить, что, по нашим наблюдениям, устьцилёмы практически не посещают храмы в тех городах, где проживают, даже если в них есть старообрядческие общины (как в Москве, Санкт-Петербурге, Кирове и др.), мотивируя это тем, что в них «поют не так, как дома», а на родине можно хотя бы кратко погрузиться в привычную с детства среду. Иными словами, выходцами из села поездка в Усть-Цильму расценивается как своего рода паломничество, цель которого состоит в актуализации собственной идентичности как в рамках семьи и рода, так и в качестве прихожанина старообрядческой церкви.

ПУТИ И ПРОДУКТЫ: НЕКОТОРЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ

Данные ритмы и сезонные особенности мобильности влияют на перемещение не только людей, но и товаров. Если с промышленными товарами, которые имеют длительные (или неограниченные вовсе) сроки годности, ситуация понятна, то схема поставок пищевых продуктов устроена сложнее.

В настоящее время в селе Усть-Цильма работают и супермаркеты, представляющие крупные федеральные сети, и небольшие продуктовые магазины индивидуальных предпринимателей. Важно отметить,

Рис. 5. Паромная переправа на реке Цильма. Фото Д. С. Ермолина. 2023 г.

Fig. 5. Ferry crossing on the Tsilma River. Photo by D. Ermolin. 2023

что именно благодаря особенностям логистики и транспортной инфраструктуры частникам удается «оставаться на плаву» при наличии продуктовых «гигантов». Дело в том, что в периоды межсезонья, или, как говорят местные — «в распуту», сетевые супермаркеты лишены возможности пополнять свои запасы, поскольку крупногабаритный транспорт (так называемые фуры) начинает двигаться по ледовой переправе через реку Печору только в конце января — начале февраля, а в конце марта поставки вновь приостанавливаются до открытия навигации. Небольшие магазины, наоборот, в период распуты повышают интенсивность завоза малых партий товаров, доставляя их в село посредством легковых автомобилей, авиации или специализированных судов.

> Соб.: Где продукты покупаете?
> Инф.: Смотря что. Песок, крупы, макароны — в «Пятерке» (имеется в виду магазин «Пятерочка». — *Д. Е.*)… потом, фрукты — когда только привезут, чтобы хорошие. Иногда и в «Каравай» (название магазина. — *Ред.*) схожу — он ближе, из «Пятерочки» тяжело нести.
> Соб.: Слышал, что в распуту товары в «Пятерочку» не завозят, верно?
> Инф.: Да, фуры не идут, пока переправа не встанет. С осени завозят банки, консервы, молоко в коробках, а скоропортящееся — только когда переправу наведут. В ноябре-декабре полки полупустые, зато нашим магазинам в это время хорошо — частники работают (ПМА 2023: ИИП).

Необходимо также отметить, что открытие зимних ледовых переправ может затянуться — все зависит от погодных условий. Сперва открывают переправу для легкого транспорта (до 3 т), постепенно увеличивая разрешенный тоннаж, поэтому владельцы легковых автомобилей начинают пользоваться ледовой переправой заметно раньше, чем шоферы большегрузов. Например, в 2024 г. переправа в местечке Кабель для машин грузоподъемностью до 3 т была открыта 26 декабря, а машинам с грузоподъемностью до 30 т разрешили двигаться по ней лишь с 26 февраля 2025 г.[9] Соответственно, обратный процесс — снижение предельно допустимой грузоподъемности — происходит весной вплоть до полного закрытия переправы, которое в 2024/25 г. было 5 апреля 2025 г. Таким образом, большегрузный транспорт с предельной загрузкой может курсировать по зимнику 1–2 месяца в год.

Этими особенностями пользуются как владельцы небольших продуктовых магазинов, доставляя товар малыми партиями на легковых автомобилях, так и частные лица. В пабликах в социальных сетях можно встретить предложения доставки продуктов «по списку под заказ»: люди предлагают свои услуги по доставке продуктов с наценкой из

[9] Все сведения о работе ледовых переправ на территории района оперативно публикуются на сайте и в аккаунтах социальных сетей администрации.

Рис. 6. Склад в с. Трусово. Фото Д. С. Ермолина. 2023 г.

Fig. 6. Warehouse in the village of Trusovo. Photo by D. Ermolin. 2023

супермаркетов села Ижма, где пополнение ассортимента происходит круглогодично на регулярной основе[10]. Особенно популярны подобные предложения в канун празднования Нового года и Рождества, когда спрос на изысканные продукты и ингредиенты для любимых блюд высок, а имеющийся в магазинах Усть-Цильмы набор не удовлетворяет хозяек.

Еще одним фактором, позволяющим малым магазинам продолжать работать «в тени» супермаркетов, является наличие на их полках местной продукции, прежде всего — печорской рыбы и сливочного масла. Употребление в пищу рыбы стоит особняком в бытовой культуре населения средней Печоры. Во-первых, села и деревни Усть-Цилемского края располагаются по берегам рек: могучей Печоры и ее притоков — Цильмы, Пижмы, Нерицы и др., а во-вторых, рыбу дозволяется употреблять в пищу во многие постные дни в течение календарного года (при этом немало пожилых жителей соблюдают посты). В наши дни рыба остается кулинарным брендом Усть-Цильмы — на все значимые мероприятия как в кругу семьи, так и на официальном уровне организаторы считают своим долгом поставить на стол «статусную» рыбу. Это прежде всего соленая печорская семга и *зельди* (беломорская ряпушка, *лат.* Coregonus sardinella marisalbi).

[10] Благодаря выгодному расположению Ижма уже в XIX в. стала крупным торговым центром, оттеснив в этом отношении Усть-Цильму, а торговые связи Усть-Цильмы уже тогда осуществлялись в значительной степени через Ижму (Лашук 1958: 149).

Кроме того, в местных магазинах можно купить и другую белую рыбу (сиг, пелядь, омуль).

Сливочное масло и другие виды молочной продукции производятся местными предприятиями из молока, закупаемого у фермеров. В деревнях и селах по Цильме и Пижме действительно довольно внушительное поголовье коров, поэтому не будет преувеличением сказать, что сливочное масло является визитной карточкой местного сельского хозяйства[11]. И рыба, и масло — локальные гастрономические деликатесы, которые в качестве гостинцев увозят с собой из Усть-Цильмы как туристы, так и проживающие «в России»[12] выходцы из села.

Некоторые фермерские хозяйства, производящие молочную продукцию, стараются выйти на более широкие рынки сбыта и выстраивают логистические цепочки для реализации на постоянной основе своего товара в Сыктывкаре и Ухте — и в этом случае масло является лидером среди прочих видов продукции. К слову, существенная доля потребителей, судя по анализу комментариев под постами на страницах предприятий в социальных сетях, состоит из устьцилёмов, проживающих в городах. Можно сделать осторожное предположение, что приобретение и потребление молочной продукции, произведенной «дома», имеют дополнительную эмоциональную коннотацию (помимо, собственно, нутриционной функции) связи с родным краем.

Основные объемы масла из Усть-Цилемского района в точки сбыта вывозятся в зимний период: климатические условия позволяют обходиться без капризных машин-рефрижераторов, а ледовые переправы — планировать маршрут без привязки к навигации паромов. 15 апреля 2024 г. на странице одного из предприятий, производящих масло и доставляющих его в Ухту и Сыктывкар, был размещен обзорный пост о том, как правильно замораживать и хранить молочную продукцию. Публикация начиналась с фраз: «Близится закрытие паромных переправ. Все будет зависеть от погодных условий…»[13] Как видим, и в этом случае распута оказывает свое влияние на перемещение деликатесной продукции — только уже в обратном направлении: из сельской местности в города.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дороги и пути сообщения в отдаленных северных районах нашей страны довольно часто попадают в исследовательский фокус этнографа:

[11] В соседнем Ижемском районе традиции молочного производства также сильны и заметны в «гастрономической мозаике» (Данилова 2024: 199–200).

[12] В речи жителей Усть-Цильмы и некоторых (как правило, отдаленных) районов Республики Коми отмечается особенность употребления топонима «Россия»: он используется в значении «Центральная Россия» в качестве смысловой оппозиции своему месту проживания.

[13] См.: Пост «Близится закрытие паромных переправ» в группе «Молочная продукция “Пижемка”» от 15.04.2024 // ВКонтакте. URL: https://vk.com/produkciyapizhemka?z=photo-194024833_457240939%2F25efb334bea5b70a1d (дата обращения: 23.09.2025).

специфика взаимоотношений, сложность логистических цепочек, сезонные особенности формируют неповторимый образ Севера как труднодоступной территории, перемещение по которой требует не только постоянной включенности и мобилизации внутренних ресурсов, но и благорасположения Всевышнего и святых — вспомним значимость фигуры св. Николы для путешествующих по бескрайним северным весям.

Люди, живущие на Севере, адаптируются к существующим реалиям, согласовывая с ними ритм собственной мобильности и выстраивая повседневные практики в соответствии с расписаниями автобусов и паромов, ледоходом и ледоставом, состоянием техники, дорог и ледовых переправ.

В случае Усть-Цильмы многократно возрастает нагрузка на инфраструктуру и транспорт в период горочных гуляний в первой половине июля — это связано с огромным потоком выходцев из района и туристов, которые едут в село для участия в праздничных мероприятиях и встреч с родными. В этот период, чтобы удовлетворить спрос на перевозки в Усть-Цильму и далее по району (и соответственно из села в обратном направлении), мобилизуются все ресурсы — и органы власти, и крупный бизнес в сфере перевозок, и частники. Существенную помощь в организации этих потоков оказывает коммуникация в социальных сетях — в пабликах Усть-Цильмы можно найти варианты трансфера и, наоборот, предложить свои услуги по перевозке или найти попутчиков.

Поездки в Усть-Цильму являются своего рода паломничеством для земляков, проживающих вне района. Мотивы и цели подобных поездок заслуживают отдельного исследования, но уже сейчас можно сказать, что посредством посещения Усть-Цильмы, с одной стороны, обостряется чувство ностальгии по прошлому, а с другой — актуализируется собственная локальная идентичность, в том числе конфессиональная. Для рожденных вне Усть-Цильмы, но имеющих семейные связи с ней посещение исторической родины способствует формированию усть-цилемской идентичности, которое сопровождается включением индивида матрицу семейно-родовых отношений.

Сезонность вносит серьезные коррективы в ритм поставки продуктов в местные магазины — фактически треть года, в периоды распуты весной и осенью, крупные сетевые супермаркеты в Усть-Цильме не имеют возможности регулярно поставлять товар (в отличие, скажем, от соседней Ижмы), так что в это время местные жители делают покупки в небольших частных магазинах, хозяева которых (как правило, из числа односельчан) обновляют ассортимент, привозя продукты мелкими партиями на легковых автомобилях или специализированных судах на воздушной подушке.

Подводя итог, отметим, что проживание в отдаленных и изолированных районах накладывает на жителей определенные тяготы и обременения, однако Север, будучи, по меткому выражению А. В. Головнёва, краем власти над собственной судьбой (2022: 388–389), неизменно притягивает

к себе: одних — на время, других — навсегда, поскольку именно Север с его «направлениями» вместо дорог позволяет человеку испытать себя на прочность, заставляет мыслить нестандартно, способствует сплочению даже незнакомых людей, объединенных общим вектором движения.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

Инф. — информант
лат. — латинский
ПМА — полевые материалы автора
Соб. — собеседник

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ПМА 2022 — Республики Коми, Усть-Цилемский р-н, с. Усть-Цильма, июль 2022 г.; информант ВТФ, жен.

ПМА 2023 — Республики Коми, Усть-Цилемский р-н, с. Усть-Цильма, июль 2023 г.; информанты: ИИП, жен.; СЕП, жен.; ЧКЕ, жен.

ПМА 2024 — Республики Коми, Усть-Цилемский р-н, с. Усть-Цильма, август 2024 г.; информант НСП, жен.

Васильева В. В. Инфраструктура вне государства: «дикие» зимники и вывоз промысловой продукции на Таймыре // Этнографическое обозрение. 2019. № 4. С. 61–75.

Волкова Т. Ф. Древнерусская литература в круге чтения печорских крестьян. Печорские редакции средневековых повестей. Сыктывкар: Изд-во Коми научного центра УрО РАН, 2005. 306 с.

Волкова Т. Ф., Дронова Т. И. Книжники из усть-цилемского старообрядческого рода Бабиковых // Человек. Культура. Образование. 2024. № 1. С. 102–116.

Головнёв А. В. Северность России. СПб.: МАЭ РАН, 2022. 450 с.

Данилова Е. Н. Коми-ижемцы: предпринимательство как традиция // Этнография. 2024. № 4 (26). С. 188–207.

Дронова Т. И. Религиозный канон и народные традиции староверов Усть-Цильмы: формирование, сохранение, эволюция. Сыктывкар: Коми респ. тип., 2019. 280 с.

Дронова Т. И. Тема смерти в картине мира староверов-беспоповцев Усть-Цильмы // Этнография. 2024. № 1 (23). С. 189–209.

Ермолин Д. С. Культура питания староверов Усть-Цильмы (по материалам Д. Д. Травина из собрания МАЭ РАН) // Этнография. 2023. № 4 (22). С. 126–138.

Комова Е. А. Этничность и музеи (по полевым материалам, собранным на севере Республики Коми) // Кунсткамера. 2024. № 4 (26). С. 201–208.

Лашук Л. П. Очерк этнической истории Печорского края. Сыктывкар: Коми кн. изд-во, 1958. 199 с.

Рочева Л. К. Усть-Цильма: на заре новой жизни (1917–1939). Сыктывкар: Коми респ. тип., 2021. 184 с.

Староверский край Усть-Цильма / сост. М. Б. Пашинин. М.: Культурно-паломнический центр имени протопопа Аввакума; Старообрядческое изд-во «Третий Рим», 2018. 340 с.

Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. 376 с.

Argounova-Low T. Roads and roadlessness: Driving trucks in Siberia // Journal of Ethnology and Folkloristics. 2012. Vol. 6 (1). P. 71–88.

Kropotkin P. Mutual aid. A Factor of evolution. New York: McClure Phillips & Co., 1902. 348 p.

REFERENCES

Argounova-Low T. Roads and roadlessness: Driving trucks in Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics*, 2012, vol. 6 (1), pp. 71–88. (In English).

Danilova E. N. [The Izvatas: Entrepreneurship as Tradition]. *Etnografia*, 2024, no. 4 (26), pp. 188–207. (In Russian).

Dronova T. I. *Religioznyy kanon i narodnyye traditsii staroverov Ust'-Tsil'my: formirovaniye, sokhraneniye, evolyutsiya* [Religious canon and folk traditions of the Old Believers of Ust-Tsilma: formation, preservation, evolution]. Syktyvkar: Komi respublikanskaya tipografiya Publ., 2019, 280 p. (In Russian).

Dronova T. I. [Death in the worldview of the "Priestless" Old Believers in Ust-Tsilma]. *Etnografia*, 2024, no. 1 (23), pp. 189–209. (In Russian).

Ermolin D. S. [Food culture of the Ust-Tsilma Old Believers (based on D. D. Travin's archive from the collection of the MAE RAS)]. *Etnografia*, 2023, no. 4 (22), pp. 126–138. (In Russian).

Golovnev A. V. *Severnost' Rossii* [Northerness of Russia]. St. Petersburg: MAE RAN Publ., 2022, 450 p. (In Russian).

Komova E. A. [Ethnicity and Museums (Based on field materials collected in the North of the Komi Republic)]. *Kunstkamera*, 2024, no. 4 (26), pp. 201–208. (In Russian).

Lashuk L. P. *Ocherk etnicheskoy istorii Pechorskogo kraya* [Essay on the ethnic history of the Pechora region]. Syktyvkar: Komi knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1958, 199 p. (In Russian).

Rocheva L. K. *Ust'-Tsil'ma: na zare novoy zhizni (1917–1939)* [Ust-Tsilma: at the dawn of a new life (1917–1939).]. Syktyvkar: Komi respublikanskaya tipografiya Publ., 2021, 184 p. (In Russian).

Urry J. *Mobil'nosti* [Mobilities]. Moscow: Praksis Publ., 2012, 376 p. (In Russian).

Vasil'eva V. V. [Infrastructure beyond the State: "Wild" winter roads and export of fishery and hunting goods in the Taimyr Peninsula]. *Etnograficheskoye obozreniye* [Ethnographic Review], 2019, no. 4, pp. 61–75. (In Russian).

Volkova T. F. *Drevnerusskaya literatura v kruge chteniya pechorskikh krest'yan. Pechorskiye redaktsii srednevekovykh povestey* [Old Russian literature in the reading circle of Pechora peasants. Pechora editions of medieval tales]. Syktyvkar: Izdatel'stvo Komi nauchnogo tsentra UrO RAN Publ., 2005, 306 p. (In Russian).

Volkova T. F., Dronova T. I. [Scribes from the Ust-Tsilemsky Old Believer family of the Babikovs]. *Chelovek. Kul'tura. Obrazovanie* [Human. Culture. Education], 2024, no. 1, pp. 102–116. (In Russian).

Submitted: 24.07.2025
Accepted: 30.08.2025
Article published: 15.12.2025