
Города «ледяного Средиземноморья»

Рецензия на книгу: Замятина Н.Ю. (2025) Город в пустоте. Урбанизация и Арктика. М.: ВШЭ.

Л.Е. БЛЯХЕР*

***Леонид Ефимович Бляхер** – доктор философских наук, профессор Высшей школы социальных и политических наук, ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», Хабаровск, Россия, leonid743342@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0610-9395>

Цитирование: Бляхер Л.Е. (2026) Города «ледяного Средиземноморья» // Мир России. Т. 35. № 2. С. 194–201. DOI: 10.17323/1811-038X-2026-35-2-194-201

Аннотация

Автор книги «Город в пустоте. Урбанизация и Арктика» Н.Ю. Замятина предлагает радикально простую, но дисциплинирующую оптику: Арктика – не край не-города, а поле сменяющих друг друга технологических укладов, каждый из которых порождает собственную урбанистическую форму, ритм труда и конфигурацию связности. Смена уклада – это и есть «волна урбанизации» в северном варианте. Вторая несущая рамка – Бродель: как Средиземноморье со своими сезонами, товарами и транзитами, так и Арктика – «море между льдами», где города существуют как узлы значимой длительности, а лед выступает переменной средней циркуляции. В этой оптике «пустота» – не свойство ландшафта, а эффект администрирования (и языка), экономящего внимание управленца. Книга убеждает: считать в Арктике надо не фасады и метры, а совпадения часов (природных, технологических, бюджетных, семейных) и нормы избыточности инфраструктуры, без которых полиритмия жизни рассыпается.

Ключевые слова: Арктика, технологические уклады, волны урбанизации, Средиземноморье, логистика, вахтовая мобильность, темпоральные режимы, инфраструктурная избыточность, символическая политика

Книга, о которой пойдет речь, – тот редкий случай, когда вполне научная монография, отвечающая самым жестким академическим стандартам, вдруг становится сложнейшим полифоническим произведением не только об Арктике и арктических городах, но и о городе и вахте, монопрофильных и многопрофильных городах,

Статья поступила в редакцию в сентябре 2025 г.

пространстве и технологических укладах, а главное – о людях, которые живут в условиях, далеких от общих представлений о нормальности. При этом в отличие от значительной части авторов, пишущих об Арктике, книга Н.Ю. Замятиной производит ощущение едва ли не личного дневника с множеством интереснейших соображений, приглашений к размышлению. Жизненные истории обитателей арктических городов, местных мифы и легенды становятся столь же значимыми элементами книги, как и вполне привычные политологические, ландшафтные, статистические или экономгеографические выкладки.

Писать рецензию на книгу Н.Ю. Замятиной, как, впрочем, на любую действительно важную книгу, есть труд достаточно парадоксальный. Наиболее полная рецензия здесь будет просто пересказом авторского текста, который, естественно, будет хуже и бледнее оригинала. Попытка же сказать нечто «свое» создает риск упустить важную мысль исследователя. Я не ставлю перед собой цель пересказать максимально полно все мысли, которые присутствуют в книге «Город в пустоте. Урбанизация и Арктика»; это в небольшой рецензии нереально. Мои задачи скромнее, и главная из них – убедить уважаемого читателя потратить несколько вечеров на то, чтобы прочесть невероятно глубокую и вместе с тем легкую и изящную книгу. Остановлюсь я, естественно, на том, что ближе мне: любой критик пишет не только об анализируемом произведении или авторе, но в не меньшей степени о себе.

Итак, первый персонаж, с которым мы сталкиваемся в полифоническом произведении, возникающем перед нами, – это Арктика. Н.Ю. Замятина показывает, насколько разным может быть взгляд на то, где проходят границы этого пространства, где начинается/кончается Арктика, что она такое. В зависимости от позиции наблюдателя это может быть (и признается главным) взгляд из космоса, обращенный на полюс, когда граница Арктики проходит по Северному полярному кругу. Но это может быть взгляд на ландшафт, и в этом случае Арктика – это место, где лес (тайга) сменяется тундрой и далее арктической пустыней. Это может быть взгляд администратора, тогда Арктика предстает в границах субъектов федерации. Каждый из этих и нескольких иных взглядов дает отличные, хотя и соотносимые границы арктического пространства. Все они учтены и обозначены в тексте. Однако ведущим здесь становится не столько какой-то один параметр, сколько порождаемый ими в совокупности образ жизни. Безусловно, есть основа территории – приморские пространства, примыкающие к Северному ледовитому океану. Но ориентация на образ жизни позволяет включить в анализ Магадан и города на трассе БАМа, «континентальные» города, находящиеся на некотором расстоянии от океанского побережья. Ведь другим, по сути главным, героем повествования становится не просто Арктика, а именно город в Арктике. И не просто город, но города, построенные в «пустоте», там, где им быть не полагалось. «Проблема городов в Арктике, – пишет автор, – шире, чем проблема города вообще, и скорее отражает фундаментальную тернеровскую проблему “цивилизации и дикости (wilderness)”, проблему фронта, проблему рубежа ойкумены и начала Иного. К прояснению этой проблемы я и постараюсь приблизиться в настоящей книге» [Замятина 2025, с. 21].

Титульная пара – «город» и «пустота» – задана не ради оксюморона. Это методический жест. «Пустота» – удобная управленческая технология: то, чего «нет», легко перекраивать, закрывать, «осваивать» [Бляхер, Григоричев, Ковалевский 2024]. Но у административного удобства есть цена – невидимость

тонкой механики жизни. Книга против этой невидимости, и ее главный инструмент – перевод северной реальности на язык укладов и длительностей. Не героика «освоения», а трезвая «инвентаризация»: что в данном укладе является городом, где у него узел, какой у него ритм, на чем держится его повторяемость.

Одним из интереснейших сюжетов книги, по крайней мере для рецензента, стало описание волн создания городов в Арктике в связи с технологическими изменениями (технологическими укладами) в обществе. Ранние, средневековые города арктической зоны возникали вполне естественно. При этом их «оторванность» от «большой земли» не превышала оторванность любого другого города. И Пустозерск, и Мангазея, и любой иной город этого периода, как показывает автор, хотя и имели связь со стольным градом через реки (автобаны средневековой Руси) и частично по морю, были гораздо сильнее укоренены не в Большое пространство, но в округу, бывшую для них источником и товаров для далекой торговли («мягкая рухлядь»), и ресурсов для самообеспечения. Они были обособлены и, в известном смысле, самодостаточны. Но столь же обособленным был и совсем не арктический город той эпохи. Даже торговые города Европы в плане самообеспечения более рассчитывали не на торговлю, но на прилегающую к ним территорию [Столяренко 2012].

Новая эпоха начинается с рассветом индустриализации на рубеже XIX и XX столетий, когда на севере приступают к строительству железных дорог, и связана она с истощением привычных источников сырья, поиском новых рудных и угольных месторождений, «золотой лихорадкой». На месте добычи возникают города, причем именно города, а не временные поселки старателей или шахтеров. Н.Ю. Замятина для обозначения этого феномена использует термин Ли Хаски «эффект Джека Лондона» [Huskey 2017]. В кратчайший период в таких поселениях возникают не только магазины и мастерские, но и места проведения досуга и даже библиотеки. Правда, с исчезновением (исчерпанием запасов) ценного сырья такой город почти мгновенно превращается в город-призрак с минимальным населением (хотя далеко не всегда исчезает).

Причина подобной многопрофильности городов связана с их удаленностью. Да, «паровоз» сделал Арктику меньше, чем она была в эпоху «саней»; но тем не менее Арктика все еще бесконечно велика, и везти из прекрасного далека продукты и стройматериалы, инженеров и геологов да и любых специалистов пока очень дорого. Поэтому гораздо эффективнее иметь это на месте, в городе: так возникают арктические города типа Игарки или Магадана (хотя и далекого от Арктики, но вполне входящего в этот список по образу жизни горожан). Кроме места проживания работников основного производства, здесь формируется мощный кластер непрофильных видов деятельности – от центров производства строительных материалов, строительных предприятий и множества мастерских, ремонтных заводов до серьезных научно-исследовательских центров, образовательных и культурных учреждений, включая вузы и театры.

Возникает и специфическая управленческая структура, которую автор называет суперорганизацией, берущей свое начало от Ост-Индской компании [Gardner 1990]. Безусловно, для государства – это поставщик ценного ресурса: на первых порах золота, но позже спектр постоянно расширяется (медь, железо, никель, апатиты и т. д.). В задачи этой структуры также входит развитие территории, поскольку не только усовершенствовать, но просто содержать эту территорию из центра и даже ближайшего крупного города очень дорого и не особенно

эффективно: условия работы и проживания здесь слишком отличаются от тех же критериев на «большой земле», а контроль затратен и почти бессмыслен.

Все это не только дает толчок к становлению арктических столиц с архитектурными особенностями, с собственной научной и даже сельскохозяйственной базой, но и с уникальными жителями. Даже в самых жестких условиях СССР 1930–1940-х гг. Арктика была зоной относительной свободы, пространством самореализации. И это не литературный или кинематографический штамп, но реальность. Здесь многое зависело от инициативы конкретного человека, от его готовности идти на риск. Потому и оставались здесь не просто специалисты, но пассионарии, готовые жить в условиях удаленности в обмен на свободу. В пространстве, ядром которого стало добывающее производство, вполне вписанное в логику индустриального развития, «столица» принимала на себя постиндустриальные функции, от научных и образовательных до досуговых и культурных.

Но в 1960–1970-е гг. ситуация вновь меняется. На смену «паровозу» приходят «самолет» и «вертолет», и теперь можно относительно быстро и дешево завозить продукты, материалы и людей. Соответственно, в арктическом городе исчезает потребность в непрофильных отраслях. Основой новых поселений становится скважина по добыче нефти и газа. Уникальные города, арктические столицы все сильнее вытесняются вахтовыми поселками, часть из которых (далеко не все) со временем тоже становятся постоянными, однако они не могут выполнять функции многопрофильности прежних арктических столиц; это классические монопрофильные поселения. Здесь живет и работает минимальное число людей; исчезает за ненужностью и связь с окружающей территорией. Все необходимое для функционирования производства (добычи), как и сами добытчики, поступает извне, а города все больше вытесняются вахтой. Вопреки сложившимся представлениям, вахта отнюдь не была нововведением последних десятилетий. Еще во второй половине XX столетия исследователи писали о необходимости ограничить число людей в Арктике, переселить «лишних» на материк. Притом что старая сеть арктических городов сохранялась, их все сильнее начинает теснить вахта как более дешевый и эффективный способ взаимодействия с Арктикой.

Постсоветская реальность, кажется, выстраивается именно в этой логике. И если первые вахтовые поселки были крайне некомфортными, компенсируя неудобства высокой оплатой труда, то современные их варианты вполне соответствуют комфортному уровню проживания. При этом не только непрофильные структуры (наука, культура, досуг) переносятся в крупные города: туда перемещаются переработка, ремонт и т. д. «Новые города», как и прежние арктические центры деградируют, население их сокращается. Современные корпорации-гиганты уже практически не отвечают за территорию, хотя в качестве реликта сохраняется представление о благотворности их появления для развития местности, однако реально такая связь становится все более виртуальной. Формируется специфический тип хозяйствования, ориентированный не на развитие территорий, а на изъятие ресурсов.

Но стремительнее, чем реальное сокращение населения, распространяются страхи местных жителей по поводу того, что «нас всех выселят» и города «закроют». Примеры подобных страхов приводятся в книге: респонденты, прожившие всю жизнь в высоких широтах, все сильнее опасаются того, что их реальности приходит конец. Собственно, об особой чувствительности арктического города к политическим решениям и связанными с ними экономическими

трансформациями Н.Ю. Замятина пишет еще в начале книги. Жизнь здесь слишком сложно устроена, слишком хрупка, поэтому резкие изменения в политике или хозяйстве способны нарушить этот с таким трудом выстроенный механизм.

Но сегодня ситуация становится еще сложнее, и речь идет не только и не столько о том или ином политическом или хозяйственном решении, а о том, что смена технологического уклада (не только «вертолет», но и «компьютерная сеть») ведет к феномену *повышенной мобильности* [Глазьев 2022]. Постоянная миграция, временные контракты, вахта выступают не исключением, но важнейшей, предельно распространенной формой существования человека. Является ли эта форма признаком наших дней? И да, и нет. И в советские годы существовали массовые призывы, комсомольские путевки, иные формы мобильности, и особенно значимы они были в арктическом и северном (они не вполне совпадают) пространствах. Однако для подавляющего большинства населения ситуация обстоит иначе. В советском прошлом возможность передвижения и мобильность были в значительной степени атрибутом начальственного положения (партийных и хозяйственных руководителей, успешных ученых, артистов), а основная масса населения жила в определенном месте, крайне редко и в четко оговоренных случаях меняя дислокацию. Сегодня в условиях все более очевидного малолюдья, особенно в арктической зоне, которая в интерпретации Н.Ю. Замятиной много шире, чем пространство за Северным полярным кругом, мобильность, временность становятся массовой социальной характеристикой. Автор скрупулезно, хотя и с академической сдержанностью, показывает мир, где традиционные социальные связи трансформируются. На их место приходят другие – утилитарные, временные, но от этого не менее прочные; возникает «вахтовое братство», спаянное не общими ценностями, а общим неудобством и совместным противостоянием враждебной среде; складываются особый язык, понятный только «своим», и своя система неписаных правил, которая оказывается куда важнее официальных предписаний. Это мир, существующий в логике экспедиции, а не оседлой жизни. И эта экспедиция, кажется, не закончится никогда, превратившись из временного состояния в постоянный способ существования.

Один из центральных персонажей книги Н.Ю. Замятиной – вахтовик, житель моногорода – не просто экономическая единица, а человек, чье существование изначально лишено долгосрочной перспективы на данной территории; он здесь, чтобы «отбыть номер» и вернуться «на землю». Арктический город для него – это не «здесь», а вечное «там», пространство функциональное, но экзистенциально чужое, и он живет не в городе, а *на вахте*. А это совершенно разные состояния.

Казалось бы, в этих условиях арктические города как уникальные урбанистические объекты просто исчезнут. Кстати, примеры подобного исчезновения автор тоже приводит. Но парадокс заключается отнюдь не в деградации и даже исчезновении городов, а в их сохранении. Неожиданно оказывается, что даже в условиях развития авиации и сети Интернет для эффективного функционирования добывающего центра крайне желательно, чтобы руководители и наиболее квалифицированные работники уровня ИТР жили здесь или, по крайней мере, не далеко от места добычи, причем жили постоянно. Арктика – это постоянные «нештатные ситуации»; только находясь здесь, причем постоянно, специалист может принять быстрое и адекватное решение.

Но там, где вахтовик вполне может иметь дом (и семью) за тысячи километров от вахты (это тоже создает проблемы, но не столь острые), специалист,

находясь в арктической зоне постоянно (длительное время), предпочел бы иметь дом и семью рядом с собой. А это порождает «городские» потребности в образовании, медицинском обслуживании («рожают в городах»), организации досуга и т. д. Поскольку специалистов должной квалификации не так много, и их нужно привлекать, необходимо создавать им городские условия. Безусловно, вахта эффективна, но для ее успешной работы рядом должен существовать город.

При всем том, что в центре внимания Н.Ю. Замятиной особые города – города Арктики, думается, что это наблюдение имеет сегодня более общую природу, по крайней мере для огромной части российской территории. В настоящее время не мобильность, но возможность стационарности, отсутствие необходимости ехать на заработки становятся привилегией должности, квалификации, социального статуса. Понятно, что такой уровень обобщения и не предполагается в тексте. Но в том, как представляется материал, и есть одно из главных достоинств книги об арктических городах: содержание подталкивает к выводам, достаточно далеко отстоящим от арктической проблематики. При этом повествование ведется именно об арктических городах и их проблемах вчера, сегодня, завтра. Автор обосновывает идею опорного каркаса расселения в условиях Арктики, который и составляют города, но города *другие*. Красивые урбанистические идеи с открытыми публичными пространствами, легкими конструкциями в данном случае не работают. Здесь, как и в любом городе, такие пространства жизненно необходимы, но должны быть *другими, арктическими*. И здесь мы подходим к еще одной важнейшей идее книги, не прописанной, скорее, обозначенной, но оттого не менее важной – идее «ледяного Средиземноморья».

Северный ледовитый океан, если отвлечься от привычных картографических описаний, представляет собой кратчайший путь между арктическими странами – Россией, Канадой, США, Гренландией и т. д. Он и есть другое Средиземноморье. Многократное упоминание Ф. Броделя [*Бродель 2002*] в книге отнюдь не случайность, а четкое указание не на то, что есть, но на то, чем может стать Арктика. Неслучайно в книге Н.Ю. Замятиной, как и в знаменитом трактате Ф. Броделя, показано невероятное единство арктического пространства, параллельность возникающих (и исчезающих) здесь социальных и хозяйственных форм, которые не может нивелировать ни разница в политическом строе, ни различия в ментальности.

В настоящее время Арктика объединяется военными базами, выступает пространством конфликтов. Даже развитие Северного морского пути, долгие годы выступающего структурной основой арктического пространства СССР и России, и прежде, и сейчас имеет более военный и геостратегический смысл, нежели торговый. Да и как показывает автор, с развитием прибрежных территорий современные арктические суда связаны столь же тесно, как и скоростные поезда связаны с развитием деревни, мимо которой проходит их трасса. Но это сегодня. Завтра же возможно иное. Арктика может стать не только местом политического столкновения, но и пространством наиболее интенсивных коммуникаций. Ведь тот же Ф. Бродель отмечал, что противостояние наиболее остро протекает там, где прерваны по политическим причинам наиболее естественные пространства контактов.

Не менее важной аллюзией, где-то явной, где-то едва ощутимой, являются фронт и фигура Ф. Тернера [*Тернер 2009*]. Фронт (а арктический город, как видно из приведенной выше цитаты, мыслится Н.Ю. Замятиной именно как фронт) – не только место встречи цивилизации и дикости: в концепции Ф. Тернера

он – место рождения социальных форм, хозяйственных практик, сформировавших американца. Долгие годы российский фронтиср искали в широтном направлении – между Востоком и Западом. В книге Н.Ю. Замятиной этот поиск переносится в направление меридианное – в арктические широты. И, похоже, что именно этот фронтиср, арктический, предопределил особенности современной России.

Список источников

- Бляхер Л.Е., Григоричев К.В., Ковалевский А.В. (2024) Жизнь в пустоте: антропологические очерки социального пространства за пределами властного регулирования. М.: Common Place.
- Бродель Ф. (2002) Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II. В 3-х частях. Ч. 1. Роль среды. М.: Языки славянской культуры.
- Глазьев С.Ю. (2022) Глобальная трансформация через призму смены технологических и мирохозяйственных укладов // *AlterEconomics*. Т. 19. № 1. С. 93–115. DOI: 10.31063/AlterEconomics/2022.19-1.6
- Замятина Н.Ю. (2025) Город в пустоте. Урбанизация и Арктика. М.: ВШЭ.
- Столяренко Е.Н. (2012) О пищевом рационе жителей генуэзских колоний Крыма // *Древности*. № 11. С. 87–96 // https://www.elibrary.ru/download/elibrary_21426815_72353951.pdf, дата обращения 12.12.2025.
- Тернер Ф. (2009) Фронтиср в американской истории. М.: Весь мир.
- Gardner B. (1990) *The East India Company: A History*, New York: Dorset Press.
- Huskey L. (2017) Alaska’s Economy: The First World War, Frontier Fragility, and Jack London // *Northern Review*, vol. 44, pp. 327–346. DOI: 10.22584/nr44.2017.014

Cities of the “Icy” Mediterranean

Book review: Zamyatina N.Yu. (2025) *The City in the Void. Urbanization and the Arctic*, Moscow: HSE University.

L.E. BLIAKHER*

***Leonid E. Bliakher** – DSc in Philosophy, Professor, Higher School of Social and Political Sciences, Pacific National University, Khabarovsk, Russian Federation; leonid743342@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0610-9395>

Citation: Bliakher L.E. (2026) Cities of the “Icy” Mediterranean. *Mir Rossii*, vol. 35, no 2, pp. 194–201 (in Russian). DOI: 10.17323/1811-038X-2026-35-2-194-201

Abstract

“The City in the Void” offers a radically simple yet disciplining perspective: the Arctic is not the edge of a non-city, but a field of successive technological patterns, each generating

This article was received in September 2025.

its own urban form, rhythm of labor, and configuration of connectivity. A shift in patterns is “the wave of urbanization” in its northern version. The second perspective is Fernand Braudel’s: like the Mediterranean, with its seasons, goods, and transits, the Arctic is a “sea between ice,” where cities exist as nodes of significant duration, and the ice acts as a variable of medium circulation. From this perspective, “emptiness” is not a property of the landscape, but an effect of administration (and language) that holds the administrator’s attention. The book argues that in the Arctic, what counts are not façades or meters, but coincidences of times (natural, technological, budgetary, familial) and norms of infrastructural redundancy, without which the polyrhythm of life disintegrates.

Keywords: Arctic, technological patterns, waves of urbanization, Mediterranean, logistics, shift mobility, temporal regimes, infrastructural redundancy, symbolic politics

References

- Blakher L.E., Grigorichev K.V., Kovalevsky A.V. (2024) *Life in the Void: Anthropological Essays on Social Space Beyond Government Regulation*, Moscow: Common Place (in Russian).
- Braudel F. (2002) *The Mediterranean Sea and the Mediterranean World in the Age of Philip II. In 3 parts. Part 1. The Role of the Environment*, Moscow: Languages of Slavic Culture (in Russian).
- Gardner B. (1990) *The East India Company: A History*, New York: Dorset Press.
- Glazyev S.Yu. (2022) Global Transformation through the Prism of Changing Technological and Global Economic Structures. *AlterEconomics*, vol. 19, no 1, pp. 93–115 (in Russian). DOI: 10.31063/AlterEconomics/2022.19-1.6
- Huskey L. (2017) Alaska’s Economy: The First World War, Frontier Fragility, and Jack London. *Northern Review*, vol. 44, pp. 327–346. DOI: 10.22584/nr44.2017.014
- Stolyarenko E.N. (2012) On the Diet of the Inhabitants of the Genoese Colonies in Crimea. *Antiquities*, vol. 11, pp. 87–96. Available at: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_21426815_72353951.pdf, accessed 12.12.2025 (in Russian).
- Turner F. (2009) *The Frontier in American History*, Moscow: Ves’ mir (in Russian).
- Zamyatina N.Yu. (2025) *The City in the Void. Urbanization and the Arctic*, Moscow: HSE (in Russian).