

Научная статья
УДК 39
doi: 10.17223/2312461X/44/8

«Контейнер же почти резиновый»: роль материальности в предпринимательской деятельности на Севере

Валерия Владиславовна Васильева

*Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН,
Санкт-Петербург, Россия, leravasilyeva11@gmail.com*

Аннотация. Статья посвящена деятельности предпринимателей с «северных окраин» – населенных пунктов с затрудненной и нестабильной логистической схемой, которая характерна для многих поселков в Арктике. Проанализированы три примера из разных регионов: Ненецкого автономного округа, с запада (бассейн реки Енисей) и востока Таймыра (бассейн реки Хатанги). Основным материалом послужили наблюдения и интервью, собранные в летнюю навигацию в портах загрузки – Архангельске и Красноярске, а также на борту грузового судна и при выгрузке товара в поселке. Показано, что вопрос материальности в процессе закупки, упаковки и распаковки груза в поселке оказывается центральным для этой профессиональной группы. Северная логистика накладывает ряд специфических ограничений на то, какие товары вообще могут появиться на полках поселкового магазина. Внутри контейнера оказываются продукты, среди которых выгодные товары, товары-обязательства и товары – дружеские услуги в таком балансе материального и социального, чтобы это осталось потенциально доходным для предпринимателя. При этом перечень завозимых товаров – результат устоявшейся конвенции между предпринимателем и местными жителями по поводу того, что является необходимым минимумом завоза, а что местные жители получают из альтернативных источников. Объем помещающегося в контейнер груза не строго фиксирован и зависит, в первую очередь, от обладания практическим навыком обращения с товарами. Уникальная компетенция в этом профессиональном сообществе состоит в том, что благодаря большому опыту неопределенность относительно трансформации груза в пути до известной степени поддается прогнозированию и планированию. Понимание рациональности, стоящей за принятием решения частным предпринимателем о закупке тех или иных товаров, проливает свет на то, какие товары за счет их материальных свойств оказываются исключены из циркуляции и их наличие в поселке может быть связано лишь с альтернативными магазину каналами получения товаров.

Ключевые слова: материальность, социальная жизнь вещей, товары, доставка, логистика, предпринимательство, Север, Арктика

Благодарности: статья подготовлена в рамках работ по гранту «Питание в Российской Арктике: ресурсы, технологии и инновации», Российский научный фонд, грант № 19-78-10002.

Для цитирования: Васильева В.В. «Контейнер же почти резиновый»: роль материальности в предпринимательской деятельности на Севере // Сибирские исторические исследования. 2024. № 2. С. 164–191. doi: 10.17223/2312461X/44/8

Original article

doi: 10.17223/2312461X/44/8

“The Container is almost Infinitely Expandable”: The Role of Materiality in Entrepreneurship in the North

Valeria V. Vasilyeva

*Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the RAS,
Saint Petersburg, Russia, leravasilyeva11@gmail.com*

Abstract. The article is devoted to the practices of entrepreneurs from the “northern far reaches” – villages with difficult and unstable logistics, which is typical for many parts of the Arctic. The article analyzes three examples from different regions: from the Nenets Autonomous District, from the west (Yenisei River basin) and the east of Taymyr (Khatanga River basin). The research data is observations and interviews collected during the summer navigation in the ports of loading, Arkhangelsk and Krasnoyarsk, as well as on board of a cargo ship and during unloading goods in the village. It is shown that the issue of materiality in purchasing, packing and unpacking cargo in the village turns out to be central for this professional group. Northern logistics impose a number of specific constraints on what goods can end up on the shelves of a village store. There are different kinds of cargo inside the container, among them beneficial goods, goods of obligation and goods of friendship in such a balance of the material and social that it remains potentially profitable for the entrepreneur. The range of goods delivered to the village is the result of an established convention regarding the necessary minimum between the entrepreneur and the local community. The amount of cargo placed in the container is not strictly fixed. It depends on the possession of practical skill in handling the goods. A unique competence in this professional community is that, due to extensive experience, the uncertainty regarding the transformation of cargo in transit is amenable to forecasting and planning. Understanding the rationality behind a private entrepreneur's decision to purchase certain goods sheds light on which goods, due to their material properties, are excluded from circulation and their availability in the villages can be attributed solely to alternative sources of obtaining goods.

Keywords: materiality, social life of things, goods, commodities, provisions, logistics, entrepreneurship, North, Arctic

Acknowledgements: The article was prepared within the framework of the project “Nutrition in the Russian Arctic: Resources, Technologies and Innovations”, Russian Science Foundation, grant No. 19-78-10002.

For citation: Vasilyeva, V.V. (2024) “The Container is almost Infinitely Expandable”: The Role of Materiality in Entrepreneurship in the North. *Sibirskie Istoricheskie Issledovaniia – Siberian Historical Research*. 2. pp. 164–191 (In Russian). doi: 10.17223/2312461X/44/8

Обращение к материальности в социальных науках – далеко не новый тренд. Так называемый поворот к материальному случился 40 лет назад, а с первого обращения социальных исследователей к вещам как центральным для рассмотрения социальных явлений прошло и вовсе более

столетия (Вахштайн* 2006). Наиболее актуальным для социологии направлением до сих пор остается акторно-сетевая теория, антропологам же наиболее близки исследования социальной жизни вещей, теоретическую основу которых заложили А. Аппадурай и И. Копытофф (Appadurai 1986; Kopytoff 1986). В рамках этого направления исследовательский фокус направлен на вещи и практики их использования. Потребление в этой перспективе выступает как «в высшей степени социальный, относительный и активный процесс, а не частный, атомизированный и пассивный» (Appadurai 1986: 31). Вещь предлагается рассматривать в движении, как в буквальном смысле – в перемещении между различными локациями и владельцами, так и в переносном, например, в отношении возрастных периодов и связанных с ними социальных значений вещи. Предмет не изначально обладает определенным смыслом, а одновременно наделяется множественными значениями – варьирующимися для разных людей и ситуаций и меняющимися со временем (Kopytoff 1986).

Исследуя северное предпринимательство¹, я неоднократно удивлялась тому, сколько усилий направлено на «обуздание» материальности предметов, с которыми предприниматели имеют дело: товары освобождаются от своих упаковок и перегруппировываются, свободное пространство заполняется мелкими товарами, а неидеально подходящие друг другу ряды коробок в контейнере безжалостно разбираются и выкладываются заново. Навыки правильной упаковки настолько важны, что часто ради этого предприниматель приезжает в точку погрузки лично. В этой статье я сосредоточусь на материальных предметах, манипуляции с которыми определяют успешность работы северного частного предпринимателя во время летней перевозки товаров морскими и речными судами. Главным героем повествования станет грузовой контейнер и помещаемые в него товары. Проследив путь товара от принятия решения о его закупке до распаковки его из контейнера в месте назначения, я покажу, что конечная конфигурация грузов, завозимых в частный магазин в поселке, зависит как от материальных, так и от социальных факторов. Это поможет понять, какие товары за счет их материальных свойств оказываются исключены из циркуляции и их наличие в поселке может быть связано исключительно с альтернативными магазину каналами получения товаров.

Основными материалами служат наблюдения в двух портах загрузки: в Архангельске и Красноярске. Эти порты являются основными для предпринимателей из небольших северных поселков: Архангельск – для поселка Моржовое² на востоке Ненецкого автономного округа (сентябрь 2022 г.), Красноярск – для поселка Енисейское на Западном Таймyre

* Вахштайн В.С. включен Минюстом РФ в реестр физических лиц, выполняющих функции иностранного агента (22.04.2022).

(июнь–июль 2022 г.). Полевая работа на Енисее включала в себя также наблюдение на борту грузового судна, с которым я прошла путь из Дудинки до Енисейского и имела возможность наблюдать разгрузку товаров. Еще одним важным кейсом станет интервью с предпринимательницей из поселка Торосное на Восточном Таймыре. Для этого поселка у меня нет наблюдений в точках загрузки и выгрузки, что отчасти компенсируется длительной полевой работой в предыдущие годы. Кроме того, он снабжается из тех же портов – Красноярск и Архангельск, что позволяет хорошо представлять контекст обсуждаемого в интервью. Объединяющим принципом в выборе именно этих населенных пунктов послужило их типологическое сходство: все они представляют собой малые сообщества, транспортная доступность в которые затруднена и централизованный завоз в которые осуществляется только силами частных предпринимателей. Это поселки, которые официально связывает с «материком» только авиасообщение, а все наземные перевозки осуществляются исключительно сезонно. Грузоперевозки водой обеспечивают значительную долю завозимого в эти поселки груза, но при этом нередко отсутствует постоянный перевозчик, с которым ежегодно можно заключать типовые контракты. И если из Красноярска часть грузов завозится Енисейским речным пароходством, то в Архангельске перевозчик по Белому и Печорскому морю меняется из года в год. Это связано как с нестабильной конъюнктурой рынка грузоперевозок, так и с трудностью выгрузки на необорудованный берег в Моржовом и небольшими объемами груза. В случае Торосного же точки загрузки меняются согласно указаниям Хатангского морского порта, регулирующего все немногочисленные судоходы.

Предпринимательница из Моржового Евгения Васильевна (ок. 70 лет) владеет одним из двух магазинов в поселке и, в отличие от своего конкурента, занимается не только завозом частного коммерческого груза, но и заключает госконтракты с учреждениями села. Предпринимательница из Енисейского Таисия Николаевна (ок. 60 лет) с дочкой Натальей (ок. 40 лет) раньше владели несколькими магазинами в низовьях Енисея, а сейчас в основном занимаются закупками для социальных учреждений этих поселков; основными снабженцами Енисейского является семья, чья закупка проходила параллельно Таисии Николаевне, а завоз товаров осуществлялся обеими семьями на одном судне, поэтому мне удалось отчасти пронаблюдать также и их практики. Что касается Торосного, местная предпринимательница Акулина Ивановна (ок. 55 лет) содержит один из двух официальных магазинов поселка (есть также одна-две семьи, торгующие на дому неофициально). Все они приезжают в порты закупки лично, проводя в них по несколько недель, при этом закупок за сезон навигации может быть две или три.

В Архангельске семья Евгении Васильевны арендует для загрузки ангар на территории заброшенной судовой верфи, в Красноярске Таисья Николаевна и Наталья, а также их конкуренты занимают отдельную площадку на территории Красноярского порта. Обычно первые несколько дней уходят у предпринимателей на заказы на закупочных базах. После этого они приступают к сортировке и загрузке, которые и далее могут перемежаться с закупочными сессиями.

Теоретический контекст

Контейнеры стали использоваться для перевозки грузов в 1950-е гг. и совершили настоящую логистическую и экономическую революцию в мире благодаря своей стандартизованности, позволявшей значительно рационализировать пространство на морских судах (Levinson 2016). Сегодня они стали «иконкой глобализации» (Klose 2015) – символом распространения универсальных практик по всему миру. Контейнеры воображаются беспрестанно циркулирующими между мировыми портами, безликими инструментами оптимизации логистических процессов, вместилищами стандартного количества грузов. Однако на практике социальная жизнь контейнеров значительно богаче: она исторически и регионально специфична и является продуктом определенных нужд, верований, материальных условий (Osborn 2018). Согласно статистическим подсчетам контейнеров 2015 г., две трети из них не участвуют в грузовых операциях, а используются для хранения или переоборудованы (Klose 2015: 333–339). Контейнеры успешно встраиваются в локальные культурные практики в самых отдаленных уголках мира: так, на Таймыре контейнеры стали дополнением используемым ранее каркасным конструкциям – балкам и сараям, получив свою особую функцию и окончательно «седентаризовавшись» в поселках (Давыдов 2023).

Кроме того, как показала Х.О. Хауген (Haugen 2019) в своей этнографии загрузки товара в морские контейнеры для отправки из Китая в Нигерию, несмотря на стандартизированный размер контейнера, пространство внутри него социально организовано в разных отношениях. Во-первых, оно мысленно разделяется предпринимателями в зависимости от различного назначения денег, которые будут выручены от продажи товаров (earmarking). Во-вторых, вокруг эффективности его загрузки формируются целые индустрии, в том числе основанные на манипуляциях с объемами товаров. Вакуумирование товаров для уменьшения их объемов стало отдельной сферой услуг в Китае, а производство товаров подстраивается под дальнейшее наиболее эффективное упаковывание. Кроме того, выборочные досмотры контейнеров в пути становятся не просто бюрократической процедурой, а значимой потерей для бизнеса в связи с тем, что часть спрессованных товаров невозможно упаковать об-

ратно. Вследствие этого между предпринимателями и работниками таможни формируются неформальные отношения, позволяющие избегать этих издержек. Таким образом, автор показала, что пространство контейнера не представляет собой неизменного объема, независимого от действий людей, загружающих его товарами, а, напротив, в определенной мере производно от них. Стандартизированный размер контейнера подобен денежным единицам, которые, как показала В. Зелизер (2004 [1994]), также только на первый взгляд равны и безличны, однако на практике оказываются наполнены разным социальным значением. В случае с контейнером метафора наполненности значением имеет также буквальный смысл.

Контейнер обладает рядом особых материальных свойств. Как отмечали редакторы подборки статей, посвященной социальной жизни контейнеров (Shryock, Smail 2018), этот артефакт помогает агрегировать сходные предметы, упорядочивать хаотичный мир вещей. Контейнер представляет собой капсулу, в которой некоторое время оказываются изолированы, «поставлены на паузу» материальные предметы. Однако то, что поступает в контейнер, и то, что выгружается из него, оказываются разными сущностями. Пребывание в контейнере трансформирует его содержимое в разных отношениях (Greenland 2018: 19): как в описанном Ф. Гринланд случае теневой торговли культурными ценностями, вывозимыми благодаря сфабрикованному происхождению и данных о владельце, так и вполне буквально – в случае перевозки продуктов, меняющих свои свойства под воздействием длительной транспортировки и тряски.

Как показала А. Цзин, глобальная связанность не означает, что практики повсюду становятся унифицированными, а, напротив, глобальное взаимодействие содержит в себе значительную долю неожиданности и нестабильности – того, что автор называет трением (Tsing 2005). Социальная реальность в разных точках этой сети циркуляции значительно различается в отношении принятых представлений и практик. Логистика как устоявшаяся дисциплина, призванная оптимизировать транспортные и складские издержки, представляет собой продукт «западного» общества (Cowen 2014), и практики циркуляции товаров на «обочине капитализма» могут значительно отличаться (Schouten, Stepputat, Bachmann 2019). Частные предприниматели, особенно те, которых исследую я, – песчинки по сравнению с общим объемом перевозимых водным транспортом грузов. Однако случай предпринимателей интересен, поскольку торговцы выполняют функции медиации между различными системами обмена (Kopytoff 1986: 88–89), определяют спрос и предложение (Appadurai 1986: 33), связывают между собой различные культурные системы, и при этом порой влияют на них.

Данное свойство торговцев блестяще проанализировала Х.О. Хауген в статье, посвященной случаю китайской предпринимательницы, наладившей производство и продажу в Нигерии кабелей электропитания ниже международного стандарта, что повлекло за собой длинную цепочку последствий (Haugen 2018). Нестандартные кабели оказались пожароопасными и нередко вызывали возгорания в частных домах. Материальные свойства этого предмета не предполагают возможности проверить его качество непосредственно: площадь медного проводника в кабеле не оценить визуально, тем более если он уже проложен внутри стен дома. Таким образом, в терминах акторно-сетевой теории из товара кабелей электропитания превратились в спутанный (*entangled*) объект – такой, который может быть познан только через сопровождающих его акторов, в данном случае продавцов электротоваров. Теперь качество этого предмета определяется исключительно через доверие к его продавцу. Таким образом, приезд предпринимательницы из Китая и ее посредничество в удовлетворении существовавшего спроса на более дешевые кабели стали критическим моментом (Boltanski, Thévenot 1999), переконфигурировавшим весь рынок продажи электротоваров и строительства. Рассмотрение этого случая в таком контексте позволяет увидеть связь между единичным событием – микроуровнем взаимодействия – и макроэкономическими процессами.

Рассматриваемые в статье перевозки контейнерами в летнюю навигацию представляют собой только один из элементов в годичном цикле снабжения. За счет больших объемов и дешевизны перевозки водой этим путем обычно следуют крупные товары низкой себестоимости и длительного хранения (соки, ультрапастеризованное молоко, алкоголь, крупы, мука, консервы, некоторые овощи, хозтовары). В зимний период запасы этих продуктов пополняют с помощью наземного транспорта – по зимнику или бездорожью на вездеходах, трэколах, снегоходах. Авиатранспорт используется для перевозки «скоропорта»: фруктов, яиц, кисломолочной продукции. Кроме того, самолетом перевозятся товары длительного хранения определенных категорий: высоколиквидные товары (колбасы, мелкая бытовая техника) и продукты с большим объемом и малым весом (чипсы), обычно именно в таком сочетании внутри одной партии. Эти поставки будут не крупными – менее тонны – и по возможности частыми.

Помимо частных предпринимателей и менее распространенных способов завоза продукции – потребительских обществ, приезжих торговцев (Stammler 2011; Ventsel 2011, 2017; Васильева 2021: 92–100), плавучих магазинов (Агапов 2022), – в северных поселках существует также целый ряд низовых способов обеспечения. Подобно тому, как в сообществах может быть несколько параллельных систем обмена, по которым можно получить ресурсы разного типа (Polanyi 1956, цит. по Зелизер

2004 [1994]; Bohannan 1959, цит. по Kopytoff 1986), в небольших арктических сообществах, связанных тесными социальными связями между собой и с окружающими территориями, обеспечение нередко складывается из нескольких компонентов.

Значительная часть потребностей удовлетворяется благодаря высокой мобильности северян: от возможности поехать в соседний поселок на личном снегоходе до оплачиваемого отпуска (Змеева 2010; Замятина 2016; Васильева, Карасёва, Болотова 2020). Альтернативный источник снабжения представляют собой социальные сети. Практически повсеместно распространены обменные связи с родственниками: мясо и рыба из тундры/поселка завозятся в город, а товары промышленного производства – в обратном направлении (Васильева, Гаврилова 2022). При этом такие цепочки обменов характерны не только для малых труднодоступных сообществ, но и, к примеру, для землячеств в крупных городах³: так, между Дагестаном и ЯНАО благодаря работе социальных сетей циркулирует халяльное мясо и другие локальные продукты, деньги, мебель и даже мертвые тела (Капустина 2020, 2022). Кроме того, существующая в поселке инфраструктура «достраивается» подсобными хозяйствами, например, теплицами, контейнерами и ярангами, что позволяет получать и сохранять более широкий спектр пищевой продукции (Давыдова, Давыдов 2021). Траектории продуктов, оказавшихся на одном столе, трудно идентифицировать, и чтобы восстановить «пути пищи» (Давыдова, Давыдов 2020), требуется особое антропологическое внимание. Таким образом, экономика домохозяйства складывается из товаров, полученных из различных источников⁴, и поселковый магазин – лишь один из них. Тем не менее он служит удовлетворению потребности в основных продуктах и составляет базу, «достраиваемую» альтернативными путями получения ресурсов.

Материальные свойства продуктов на Севере уже становились предметом рассмотрения антропологов. Изобилие просроченных товаров в магазинах стало настолько типичной северной чертой, что оно обычно не проблематизируется самими жителями и воспринимается как неизбежность. Однако, по наблюдениям Е. Давыдовой и В. Давыдова (2022), в случае крупных торговых сетей на Чукотке речь идет об инфраструктурном неравенстве: на отдаленные территории завозятся продукты с уже истекшим сроком годности, которые не смогли вовремя сбыть на юге Дальнего Востока. Таким образом, нормализованность просрочки в определенных регионах используется как бизнес-стратегия. Этот случай, тем не менее, представляет собой скорее исключение. Торговые сети – относительно редкое явление на Севере, и частные предприниматели, как правило, владеют всего одним или несколькими. Для них продажа просроченной продукции – скорее вынужденная мера, связанная с сезонным характером завоза и большими транспортными издержками.

В случае скоропортящихся продуктов ситуация усугубляется тем, что невозможно оценить, сколько времени займет перевозка, поэтому нередки случаи, когда товар приезжает уже после истечения срока годности.

Продукты питания сложным образом категоризируются как продавцами, так и покупателями (Давыдова, Давыдов 2022; ср. «самая свежая просрочка», Там же: 153). «Просрочка» может быть помещена продавцом среди остальных товаров в случае, если срок годности истек недавно или продукт входит в число стойких к выходу срока годности (например, сахар, крупы, мука медленно теряют свои потребительские качества), или оказаться выложенной в специально отведенное место и уценена. Полка с «просрочкой», разумеется, никогда не будет обозначена явно, однако расположение и стоимость безошибочно укажут покупателю на то, что срок годности истек. Часть просроченных продуктов подвергается переработке: например, появление в продаже свежепросоленных огурцов почти наверняка указывает на попытку «спасти» портящиеся свежие огурцы. То же относится к соленым и квашеным продуктам, домашнему варенью или ватрушкам с джемом. Покупатели, в свою очередь, крайне внимательны к состоянию и «возрасту» продуктов в магазине, к тому, когда и какие продукты завозятся. При общении продавцов и покупателей на Чукотке нормативным считается непроговаривание вопроса просроченности, подкрепляющее отношения доверия между ними (Давыдов, Давыдова 2022). Таким образом, взгляд покупателя на Севере отличается вниманием к материальному состоянию самого товара, путем его появления и длительности пребывания в поселке.

Наконец, в рамках рассмотрения материальных аспектов пищевых продуктов следует коротко коснуться исследований культурного конструирования вкуса пищи и ее эмной категоризации. Так, было показано, что вкус мяса члены сообщества определяют отношением к животному во время забоя (Давыдова, Давыдов 2021), и если для продажи на европейском рынке важны санитарные нормы и использование современных технологий, обеспечивающих западное понимание гуманной смерти для животного, то в чукотской культуре значительно важнее соблюдение ритуала заклания и правильные взаимоотношения с оленем. И даже если происхождение мяса неизвестно, по вкусу, запаху и цвету крови местные жители легко идентифицируют «биографию» мяса (Рахманова, Давыдова, Давыдов 2022). При этом чувственное восприятие еды – меняющаяся норма, связанная в том числе с взаимодействием разных пищевых культур (Yamin-Pasternak et al. 2014). Отдельные заимствования, такие как использование лапши быстрого приготовления при перекочевках, так прочно укореняются в практиках местного населения, что переконфигурируют

другие аспекты культуры (Рахманова 2022). При этом разделение пищевых привычек является основой для формирования общей идентичности и поддержания социальных контактов (Yamin-Pasternak, Pasternak 2021).

Итак, проблема материальных свойств грузов и их вместимости – транспортно-контейнерная – оказывается в центре предпринимательской деятельности на Севере. Как я покажу далее, значительные усилия северных предпринимателей направлены на замедление материальной трансформации груза, а правильные манипуляции с, казалось бы, стандартизированным объемом контейнера представляют собой часть их профессионального навыка и оказываются залогом экономической успешности.

Пути грузов

I. Что попадает в контейнер: фильтрация. В этом разделе я рассмотрю, каким образом классифицируется и отфильтровывается предпринимателями потенциальный груз. Я выделяю несколько логик отбора груза: 1) баланс доходности и обязательств по обеспечению локального сообщества базовыми продуктами; 2) ориентирование на вкусы и потребности местного населения; 3) стойкость к перевозке и сроки хранения; 4) баланс веса и объема. Можно заметить, что данные классификации имеют разные основания, но при этом важно, что каждый груз оценивается предпринимателями сквозь призму каждой из приведенных логик. Таким образом, решение, брать или не брать конкретный товар в контейнер, – это результат оценки по нескольким параметрам, не по всем из которых он может оказаться предпочтительным.

Дилемма выбора между выгодным товаром и «базовым» продуктом. Существует круг товаров, которые входят в «базовые», «обязательные» – такие, отсутствие которых в поселке, по мнению предпринимателя, местные жители восприняли бы как проблему. «Джентельменский набор» грузов включает в себя консервы в стеклянных и жестяных банках, крупы, сахар, соль, муку, чай и кофе, варенье, мучные кондитерские изделия долгого хранения, соки и лимонады, а также «заморозку» – мясо и полуфабрикаты. Этот список ожидаемым образом во многом пересекается со списками продуктов, перевозка которых субсидируется региональными программами, однако далеко не всегда предприниматели имеют возможность этими программами воспользоваться – часто официальные требования к оформлению такой перевозки не учитывают локальной специфики. Например, для закупки товаров для загрузки целого вертолета предпринимательница из Моржового расходует практически все свои оборотные средства. Кроме того, в «базовые» товары могут входить регионально специфичные позиции, которые без субсидии завозить оказываются совсем затруднительно:

Инф. 2: Полконтейнера забивается [субсидируемыми товарами]: мука, сахар. [...] Макароны изделия, да.

Инф. 1: И то подружка говорит. Субсидия и... Если бы еще полностью... возмещали все эти затраты. А подружка говорит: как нам было бы хорошо без этих продуктов, да? Ага, говорю. Ну, мука, сахар так много занимает. А представь – вольготно без них. Как... сколько всего можно грузить! И стройматериалы, и немножко мебели. Ну, всего, что интересно, да? А там просто одно и то же (смется) – мука, сахар, соль, макароны. Растительное масло. А так стараемся... Вот зимой, наверное. Но все равно же стараемся понемногу, чтобы и обои были. Чтоб клей обойный, чтоб... Профлисты были, чтоб ДВП было.

При этом есть целый ряд товаров, которые дают предпринимателю гарантированно высокий доход. В первую очередь, речь идет об алкоголе – товаре высокого спроса, который можно продавать по сколь угодно завышенным ценам, что обычно обеспечивает «подушку безопасности» на случай непредвиденных издержек. Кроме того, существует ряд специфических товаров, которые оказываются крайне выгодны к перевозке и при этом востребованы сообществом. Обычно это небольшие легкие предметы, которые комбинируют с тяжелыми (см. ниже о логике балансирования между весом и объемом), их перечень может варьироваться в зависимости от населенного пункта. Например, предпринимательница из Торосного выделяет следующие товары, которые *«спасают чью-то цену»*: спички, салфетки, туалетная бумага, чупачупсы, зажигалки – в расчете на их вес стоимость перевозки оказывается незначительной и итоговая цена может быть без ущерба завышена в счет уменьшения наценки на другие тяжелые и крупные предметы. «Базовый» товар не обязательно будет «невыгодным», но нередко оказывается таким. Так, при расчете наценки на килограмм веса товара цена тяжелых и дешевых «базовых» товаров может увеличиться почти вдвое, что не позволяет предпринимателю заложить туда еще и свою прибыль.

Приобретение товаров, соответствующих вкусам жителей поселка. Выбор между одной и той же торговой позицией часто осуществляется не произвольно, а с учетом местных предпочтений. Так, Евгения Васильевна на одной из архангельских закупочных баз объясняла мне, что в лечо и в остальных консервированных салатах необходимо внимательно отслеживать состав, потому что *«ненцы (приезжающие в поселок на закупку из тундры. – В.В.) не берут у меня с фасолью»*. Маринованные огурцы в стеклянных банках мы строго отбирали по наименьшему размеру овощей внутри, потому что *«они эстетичнее»*, а минеральную воду приобретали исключительно газированную, потому что негазированной *«хуже берут»*.

Кроме того, предприниматели знают о специфических потребностях населения. Все три поселка, находящихся в центре повествования в этой статье, оказались сходны в своей потребности в кухонной клеенке в рулонах (*«Я уже столько клеенок в поселок навезла! Когда они только появились, то как горячие пирожки разлетались!»* – Моржовое). Предпринимательница из Торосного Аксиныя Ивановна объясняет это тем, что

клеенка используется жителями не только для покрытия стола, но и вместо моющихся обоев, особенно в тундровых балках. Она же без труда перечисляет и другие локальные потребности. В их число входят хозяйвары, слишком громоздкие для того, чтобы поселковые жители сами привезли их себе из отпуска: кастрюли, чайники, тазы, ведра (пластиковые, используемые как туалетные, и эмалированные), алюминиевые баки, постельное белье, подвесные замки, пластиковые панели для отделки кухонных стен, ЭВА-сапоги («дошираки»), валенки, краска для обработки перед летним сезоном традиционных лодок – веток, и даже колосники – печные решетки, которые быстро выходят из строя из-за того, что дома топят углем. Кроме того, в число наиболее востребованных товаров входят мелкие запчасти для снегоходов (свечи, ремни ГРМ), лампы накаливания вместо энергосберегающих (по мнению жителей, вторые хуже горят при низких температурах, поэтому неудобны в использовании в неотапливаемых помещениях), гели для стирки, предпочитаемые из-за того, что жители поселка обзавелись современными стиральными машинами и стремятся продлить срок их службы, не используя стиральный порошок. В то же время есть ряд товаров, которые предпринимательница попыталась завезти в качестве потенциально полезных в поселке инноваций, однако подставка для спирали от комаров, обеспечивающая ей безопасное горение, держатели для полотенец необычной конструкции, моющиеся обои вместо клеенки и пинцет для удаления костей из рыбы оказались непоняты населением («До сих пор лежат [пинцеты], Лера! Я говорю: “А ты что пинцет не помнишь, [что был]?” А они говорят: “Руками удобнее. Я не понял, может вы брови так это”»).

Показательно, что некоторые товары не завозятся по взаимной договоренности с сообществом. Так, невыгодную к перевозке мягкую мебель предпринимательница призывает приобретать в частном порядке: «Поэтому я говорю: “Девочки, сами, сами!”. Ну, родственники же есть в Красноярске, знакомые. Там есть услуги в Красноярске, кто там. Есть специальные люди, которые закупают и отправляют заказы». Впрочем, Акси́нья Ивановна даже в этом случае помогает односельчанам доставлять товары на последнем плече перевозки: от Хатанги, куда они прибывают самолетом, до поселка. Пластиковые бочки для воды, по ее словам, жители также массово приобретают в соседнем якутском поселке, завоз в который значительно облегчен наличием накатанного зимника. Многие другие категории товаров также приобретаются жителями поселка самостоятельно во время поездок в отпуск. Это, в первую очередь, касается техники и запчастей к ней, а также электроинструмента. Часть товаров производится прямо в поселке: так, высоко востребованные варежки-муфты на руль снегохода предпочитают шить самостоятельно – варежки промышленного производ-

ства оказываются недостаточно теплыми для местных условий. Таким образом, часть потребностей местного населения восполняется частными усилиями, и их перечень может стать предметом эксплицитной договоренности между местными жителями и предпринимателем.

Переносимость транспортировки. Данный критерий отбора товаров включает в себя отслеживание сроков годности и практические знания о метаморфозах товара во время его перевозки контейнером. Наиболее наглядно алгоритм отбора можно продемонстрировать на примере закупки Евгении Васильевны в Архангельске. Одной из ключевых точек закупки для нее была «Печенюшка» (обиходное название) – оптовая база, торгующая кондитерскими изделиями, где мы однажды провели целое утро, выбирая товар. В отличие от закупки в сетевом гипермаркете накануне, здесь Евгению Васильевну практически не интересовала дата изготовления – по умолчанию предполагалось, что все представленные товары свежие. Нередко не смотрела она также и на сроки годности – для большинства товаров она знала их наизусть, лишь некоторые подвергались досмотру в поисках этих цифр. Принцип отбора был прост: она смело набирала большое количество кондитерских изделий с длительными сроками хранения и очень выборочно «соблазнялась» на скоропортящиеся продукты. Особенно трудным был для нее отказ от профитролей с белковым кремом, хранящихся всего 10 суток. Она даже попросила своего сына позвонить перевозчику с уточнением по поводу того, когда же отправится судно и сколько оно будет идти. Примечательно, что сотрудница базы, присоединившаяся к нам ближе к концу нашей обзорной прогулки по ангару и отлично знавшая, что Евгения Васильевна везет продукты в удаленный поселок, комментировала каждую позицию не с точки зрения формальных сроков годности. Она делилась опытом сохранности печенья, в частности, недавним опытом продажи кондитерских изделий в жару («это привередливое», «это выдерживает»).

Примеры внимательности к качеству, казалось бы, одинаковых позиций товаров многочисленны. Так, в Красноярском крае, где поставки осуществляются из сельскохозяйственных районов юга региона, распространено мнение, что приобретение картофеля непосредственно «с полей» нежелательно: непросушенный, за время транспортировки в контейнере он может полностью сгнить. То же относится к другим овощам: для отправки на Север годятся только определенные сорта. При этом важны также условия перевозки: например, предприниматели из Енисейского капусту перевозят исключительно в сетках в открытом хранении на судне, а лук – внутри контейнера, однако с приоткрытыми дверцами, в которые для этого вставлены клинышки. В поселке Усть-Нера на Колымской трассе, примерно равноудаленном от Якутска и Магадана, нередко выбирают между этими двумя точками загрузки, соглашаясь именно с фактором качества: *«В основном сейчас огурцы, вот скоропорт*

идет китайский [через Магадан]. Китайский – не хранится долго. То бишь огурцы мы не можем заказать там двадцать, тридцать ящиков. Потому что он придет – это все в кашу превратится. А вот, допустим, с Якутска заказываешь новосибирские. Они тоже, китайцы, это растят, но новосибирские. Ну он по качеству более-менее».

Дилемма баланса веса и объема. Наконец, в дело вступает фактор, касающийся не столько непосредственно отбора товаров, сколько их «сочетаемости» между собой внутри контейнера. Эта дилемма связана с методикой вычисления наценки на товар, применяемой северными предпринимателями. Во всех трех случаях она заключалась в делении стоимости перевозки контейнера на количество перевезенных килограммов и получении таким образом стандартной цифры, которая будет использована для расчета итоговой стоимости большинства товаров. При этом для очень тяжелых и очень легких товаров эта наценка корректируется, принимая во внимание размер этих предметов и их изначальную себестоимость: для тяжелых дешевых предметов малого объема (например, колосников, о которых шла речь выше) наценка может быть занижена, для легких востребованных – завышена (вспомним «спасающие цену» спички, салфетки и туалетную бумагу из начала раздела).

При этом часть грузов, в которых испытывает потребность местное население, оказывается невыгодной даже с учетом манипуляции наценкой. Так, объемные предметы даже при наценке выше установленной стандартной суммы будут нерентабельны: диван, который займет половину контейнера, сделает наценку на продукты, едущие вместе с ним в одном контейнере, крайне высокой. Чтобы привести стоимость перевозки к стандартной сумме, оставшееся пространство контейнера должно быть заполнено тяжелыми, необъемными и дорогими вещами, которых в северных поставках немного. Тем более невыгодны тяжелые объемные предметы низкой стоимости: к примеру, предпринимательница из Моржового привозит небольшие партии арбузов исключительно из-за просьб местного населения, и в логике чисто экономического поведения этот товар вообще бы не завозился. Интересен сам алгоритм принятия решения: так, Евгения Васильевна раздумывала о покупке брусники у архангельской знакомой, для которой единицей измерения товара служили литры. Евгении Васильевне потребовался «перевод» в ее систему измерений: выяснив, что на два литра приходится около одного килограмма ягод, она отказалась от покупки, придя к выводу, что их перевозка окажется для нее невыгодна.

Итак, оптимальным методом загрузки контейнера считается соблюдение баланса между легкими и тяжелыми, а также объемными и компактными предметами⁵. Часто каркас составляют крупные и тяжелые предметы, а щели между ними набиваются мелкими предметами вроде

туалетной бумаги и салфеток. Кроме того, существуют устоявшиеся сочетания предметов, к которым предприниматели прибегают год от года: *«Стараемся сигареты перемешать с колбасами. Или с чем-то тяжелым. С салом. Сало, ящики. Или хозтовары, которые тяжелые»*; *«Это печенье надо тоже с замками отправлять <...> А то замки полетят сами, такие довольные. Пусть они помогают товарищам»* (Торосное). Очень легкие ЭВА-сапоги, которые предпринимательница пыталась отправить авиадоставкой (где также учитывается и вес, и объем), оказались крайне дороги к перевозке, и вместо этого их пришлось отправлять почтой. Альтернативным вариантом было набивание каждого сапога тяжелыми предметами, например, навесными замками или крупой.

Загрузка. В этом разделе речь пойдет о непосредственном взаимодействии с материальностью контейнера – его загрузке товарами. Навык загрузки контейнера для северного предпринимателя имеет большое значение – благодаря этому стоимость перевозки снижена, а защита груза от повреждений может быть обеспечена должным с его точки зрения образом. Этому навыку обучаются на практике – он вырабатывается в результате многократных ошибок.

Всеобщее распространенной, почти безальтернативной практикой является аренда контейнеров для каждой конкретной перевозки. В связи с этим его реальное материальное воплощение каждый раз оказывается непредсказуемым и его обустройство под специфические северные логистические условия требует ситуативных решений. При этом следует сказать, что нестабильность схем завоза, характерная для предпринимательской деятельности на Севере, и здесь накладывает свой отпечаток. Так, предпринимательнице из Моржового пришлось не первый раз за год в последний момент менять логистическую схему: компанию-перевозчика и контракт на перевозку. Оказалось, что компания не может предоставить в аренду контейнеры, поэтому Евгения Васильевна была вынуждена искать их сама. Решением стали постсоветские инфраструктурные руины, которыми изобилует поселок: среди них удалось найти несколько относительно сохранных речных контейнеров, которые после небольшого ремонта стали пригодны для использования и отправились в Архангельск на попутном судне. В случаях Западного и Восточного Таймыра контейнеры в аренду предпринимательницы получали от Енисейского речного пароходства (ЕРП), однако контейнерный парк там был также довольно старым и требовал усилий для приведения их в рабочее состояние: ЕРП заменяло только те контейнеры, которые были очевидно непригодны для перевозки. Одна из причин такого их состояния, помимо солидного возраста, стала понятна благодаря наблюдению за разгрузкой судна: в плохую погоду, когда требуется укрытие от дождя, пустые контей-

неры, ожидающие отправки в следующую «ходку» в Красноярск, могут использоваться командой судна и приближенными местными жителями для жарки шашлыков и посиделок.

Для Красноярска в обязательный перечень процедур входят следующие: выпрямление стенок контейнера, если есть перекося, мешающий нормальному открыванию и закрыванию; поливание крыши контейнера водой для обнаружения щелей и дыр; заделывание этих щелей, а также затыкание любых, даже небольших отверстий в дне контейнера камешками и щепками для того, чтобы внутрь не попали крысы; прокладывание дна полиэтиленом для избегания попадания влаги. В архангельском случае, где контейнеры путешествуют при значительно более низких температурах, проблема грызунов неактуальна, поэтому напольные плинтуса демонтируют ради экономии места, зато к выстиланию дна и стенок полиэтиленом относятся намного более скрупулезно: помимо частых штормов в Северном Ледовитом океане, нередко также непредвиденные происшествя при заходе в разрушенный поселковый порт, например, посадка судна на мель и поломка контейнера при выгрузке.

В Моржовом практика упаковки в контейнер особых категорий груза, требующих соблюдения температурного режима (локальное словоупотребление: «тепло» – Торосное; «режимный груз» – Усть-Нера), ушла в прошлое: в последние годы все грузы этой категории доставляются субсидируемыми вертолетами. Однако пока такие грузы возили, это требовало значительных усилий. Сын Евгении Васильевны, всегда помогающий на загрузке, рассказывал, как для перевозки овощей он организовывал внутри контейнера утепленный пенопластом отсек: короб, в который складывал овощи россыпью в строгом порядке, организуя их по тяжести и необходимости проветривания. Замороженные продукты он также герметично упаковывал, создавая кустарный холодильник: пенопластовый короб он прокладывал фольгой. По его словам, груз мог приехать даже не разморозившись.

В Енисейское в летнюю навигацию предприниматели все же пытаются завозить скоропортящийся груз в небольшом количестве, однако упаковывают его не внутрь контейнера, а внутрь трюма на открытое хранение или для совсем небольшой порции груза даже в служебный судовой холодильник. Хранение в трюме, однако, сопряжено со значительными рисками: в рамках наблюдавшейся мной перевозки один из предпринимателей перевозил таким образом сметану. Щит, прикрывающий трюм, был закрыт почти полностью, оставалась только небольшая щель для лестницы, с помощью которой туда спускались члены команды. Поверх щита были закреплены «куколки» – товары на паллетах – и стояла лодка, а с другой стороны щит подпирали контейнеры. Из-за этого его невозможно было отодвинуть, пока контейнеры не будут выгружены. Сметану удалось «вызволить» только на второй разгрузочный день, однако к этому моменту она уже испортилась.

Набивание контейнера – ключевой момент загрузки, на него у участников уходит значительный бюджет времени. В наблюдаемом мной архангельском случае процесс составления коробок в контейнер полушутя называли «тетрисом» (реже – «пазлом»). Метафора тетриса весьма точна: ключевым элементом «тетриса» оказывается ряд – коробки от пола до потолка, выстроенные по поперечному сечению контейнера. Для создания ряда делается максимально крепкая и устойчивая основа (под нее подходят, например, коробки с алкоголем, 3-литровые банки с консервацией, стеклянные и пластиковые бутылки с лимонадом), причем крайне желательно, чтобы на нижний ряд шли только одинаковые упаковки. Доведя ряд до середины, начинается возведение следующего за ним ряда, чтобы потом использовать его как ступеньку для достраивания дальнего ряда до потолка. Середину ряда занимают более легкие и менее устойчивые упаковки: небольшие банки с консервацией, ведерки с вареньем, упаковки бумаги для принтера, мешки с картошкой, лимонад в пластиковой упаковке, жестяные банки с пивом. Наверх идет более легкое и хрупкое: в основном это кондитерские изделия, сухофрукты в больших мешках, мелкая бытовая и оргтехника (при этом внутрь коробки также непременно набивается «россыпь»), кофе, памперсы.

На упаковку контейнера тратится много сил: так, на одно и то же место может быть примерено несколько разных коробок, вес каждой из которых составляет около 10 кг. За этими коробками, если не подошла ни одна из стоящих наготове возле контейнера, приходится идти на склад и на глаз подбирать подходящую там. Коробки, мешки и ведра набиваются в контейнер со значительными усилиями, вплоть до подталкивания с разбега ногой (Евгения Васильевна, наблюдающая за завершением ряда ее сыном и их помощником: *«Там мел. Не очень-то долбим, в школе будет нечем писать»*). Здесь плотность укладки выступает благом еще и потому, что конструкция в целом оказывается гораздо устойчивей (не высыпется при открытии) и безопаснее в перевозке (меньше предметов разобьется в пути). При этом подбор упаковки подходящего размера всегда происходит на глаз: несмотря на наличие на погрузочной базе строительной рулетки, по моим наблюдениям, пользуются ей исключительно при отпиливании досок. То, подходит ли коробка, оценивается по всем трем измерениям: последняя в слое коробка должна подходить по ширине, но кроме того, она должна подходить и по высоте, иначе слой над ним будет перекошенным. В случае неполного соответствия по глубине коробка ставится у внешнего края ряда, а за ним пространство набивается россыпью или «разравнивателем» – плоскими мешками с землей (в красноярском случае для этого используются упаковки туалетной бумаги и бумажных полотенец). Более того, иногда Евгения Васильевна специально планирует докупание коробок с тем же содержимым – например, коробок с вином той же марки – для составления полного

ряда, если выясняется, что количество коробок не кратно тому, что помещается в слой. Если укладке подлежит груз необычной формы, его стараются поместить в коробку, а все свободное пространство набить «россыпью» – мелкими предметами. Помимо этого, внимательно следят за тем, чтобы боящиеся низкой температуры продукты не соприкасались с внешней стенкой.

Сочетаемости соседствующих продуктов также уделяется большое внимание: самым строго соблюдаемым принципом является несмешивание бытовой химии и продуктов питания в одном контейнере. Существует и множество частных случаев: к примеру, если рядом лежат мешки с сахаром и бутылки «в пластике» (они не упакованы в коробку, и поэтому острыми частями могут порвать мешки), то между ними обязательно будет сделана прокладка из картона; соль всегда будет лежать в нижней части контейнера, потому что в ином случае при попадании влаги может испортить товары под ней. Целостность упаковки также является объектом пристального внимания: так, Евгения Васильевна заметила, что картонная упаковка печенья пропиталась маслом (*«масло вышло»*) и у нее возникло подозрение, что печенье испортилось – по ее словам, лучше его съесть самим, чем везти испорченный продукт, который займет лишнее место.

Северные предприниматели, как ясно из этого описания, работают в режиме малых объемов груза, что в масштабах мировой логистики оказывается редкой ситуацией. Контейнер, рассчитанный на большие объемы однотипного груза, оказывается наполнен крайне разнообразным и трудносочетаемым между собой содержимым. Упорядоченность в данном случае создается не подогнанными один к одному коробками, часто специально спроектированными для того, чтобы идеально вмещаться в контейнер нужного размера, а практическим знанием и колоссальными трудозатратами, которые в расчете конечной стоимости не учитываются. Пренебрежение к временным и физическим затратам представляет собой полную противоположность «западного» понимания логистики, где труд живого человека, считающийся очень дорогим, стараются минимизировать.

При этом представление о том, что при упаковке контейнера действует принцип простой максимизации пользы от использования пространства (*«чтобы мышь не проскочила»*, как говорили при погрузке в Красноярске), на практике не всегда соответствует действительности. Если в Красноярске я обратила внимание только на усилия по набиванию, то при погрузке в Архангельске благодаря разногласиям между членами семьи по этому вопросу стало ясно, что в данном случае речь идет скорее о трудном балансе между максимально эффективным использованием пространства и трудностями разгрузки. Так, дети Евгении

Васильевны, регулярно осуществляющие загрузки и никогда не участвующие в выгрузке, стараются максимально плотно набивать контейнер (их коронная шутка: при закрывании особо плотно набитого контейнера написать послание разгружающим вроде «Счастья вам!»), однако предпринимательница тщательно следит за тем, чтобы они не усердствовали чрезмерно. Камнем преткновения обычно выступает «россыпь» – мелкий товар, вынутый из упаковки и используемый для заполнения пустот. Дело не только в риске порчи товара или трудозатратах, но и в том, что «россыпь» приходится после выгрузки собирать в пакеты, причем чаще всего хаотично, что захламляет поселковый склад и иногда заставляет Евгению Васильевну забывать о тех или иных товарах.

Последнее, на чем следует остановиться при рассмотрении материальных аспектов загрузки, это итоговый вес набитого контейнера. С формальной точки зрения, предельная допустимая норма загрузки речного контейнера – три тонны. Однако и в красноярском, и в архангельском случаях перегрузка контейнеров – не редкость. В Красноярске главную опасность перегруза видят в том, что при тряске на корабле контейнер перекосятся и откроется, и чтобы предотвратить такое развитие событий, углы контейнеров перетягивают крест-накрест стальной проволокой. В некоторых случаях, впрочем, контейнер даже не удастся сдвинуть с места: Таисия Николаевна со смехом рассказывала про своего коллегу, который однажды так загрузил контейнер солью, что 5-тонный кран не смог поднять 3-тонный контейнер. В Архангельске в качестве курьезного случая фигурирует схожий сюжет: во время погрузки краном у контейнера от перегруза отвалилось дно. Однако, как с большой гордостью отмечали рассказчики, товар был так плотно упакован, что стенки даже не развалились, поэтому они просто опустили контейнер на землю и заварили его не разгружая.

Выгрузка и жизнь вещей в поселке. В данном разделе будет прослежена дальнейшая судьба этих плотно утрамбованных и герметично закрытых в контейнере вещей, проведенных в дороге неопределенное количество времени – от недели до месяца, прежде чем оказаться в конечной точке назначения и быть выгруженными на необорудованный берег перед поселком. Что предстанет перед взором грузчиков неизвестно пока контейнер не откроют. Более того, в некоторых случаях для того, чтобы оценить сохранность товаров, визуального осмотра недостаточно и нужны дальнейшие проверки: так, в один из годов в Моржовом при выгрузке контейнеры упали в воду. Несмотря на то, что они были успешно подняты со дна, многие продукты, такие как картофель, капуста и морковь, оказались испорчены – за время нахождения в море они успели просолиться. Еще один пример: контейнер, собранный в частном порядке жителями этого же поселка, не обладавшими к тому моменту

большим опытом упаковки товаров для перевозки, содержал куб бензина, который от перепада температур в пути лопнул, и окружающие его продукты частично остались сохранны, а частично, несмотря на пластиковую упаковку, все же пропитались бензиновым запахом.

Выгрузка в Енисейском выглядела следующим образом. Судно подошло к берегу поздно вечером, поэтому все мероприятия начались только на следующее утро. В общей сложности здесь должны были выгрузить около 20 контейнеров, принадлежавших двум предпринимателям, чью загрузку я наблюдала в Красноярске полутора неделями ранее. Помимо контейнеров, выгрузке подлежало также большое количество разнообразного «негабаритного» груза в «куколках» и на открытом хранении. От предпринимательской семьи – владельцев большинства контейнеров – на причал пришли два брата-управляющих магазином в сопровождении четырех грузчиков. По команде братьев выгрузку начали с уровня рубки, где стояли на открытом хранении (накрытые брезентом) ящики с фруктами и овощами, а также лежали мешки с капустой. Для выгрузки «россыпи» грузчики выстроились в линию и примерно за час перекидали из рук в руки все с верхней палубы сначала на щит трюма возле трапа, а потом оттуда в машину. Для загрузки подогнали грузовик кузовом прямо к трапу. В кузове стоял человек, который распределял коробки. Принцип оказался сходным с контейнерной загрузкой, однако в облегченном варианте: к дальней стенке загрузили тяжелые коробки с арбузами, а верхний ряд составили легкие и хрупкие коробки с клубникой. Дальнейшие ряды выстраивались по тому же принципу – несколько нижних слоев набиваются чем-то немнущимся, верх – хрупким. Специально выискивались ящики с фруктами, чтобы составлять их один к одному. Также в процессе выгрузки осуществлялась сортировка: часть овощей и фруктов оставили на берегу с тем, чтобы отправить их в соседний поселок, где предприниматели также владеют магазином. Контейнеры и куколки выгружались с помощью судового крана: их также помещали в багажник грузовика по двое и перевозили к магазину, где прямо в кузове открывали и разгружали.

Вещи из «нового привоза» появляются в магазине неравномерно. Так, после описанной выгрузки скоропортящиеся продукты, фрукты и некоторые овощи появились на прилавке вечером того же дня, однако картошка была все еще из предыдущей партии и продавалась по прежней цене – 120 рублей за килограмм, хотя жители знали, что когда она закончится, новая будет продаваться дешевле. Распространение слухов о содержании нового продуктового завоза (ср. с описанным в (Давыдова, Давыдов 2022) чукотским случаем) было очень стремительным. Еще не все контейнеры были выгружены, когда в бухгалтерии администрации я

услышала, как сотрудники обсуждали, что «говорят, привезли баклажаны по 150», и торопились как можно быстрее освободиться с работы, чтобы «отовариться».

Интересно, что в случае Моржового к выгрузке допускают не любых поселковых мужчин, а лишь круг доверенных лиц, представляющих собой «актив» поселка. Выгрузка контейнера, таким образом, по важности оказывается в одном ряду с рейдами по отпугиванию белых медведей или поиску потерявшегося в тундре снегоходчика, что еще раз подчеркивает значимость наличия специализированного навыка работы с упакованным в контейнер грузами. На Севере выгрузка контейнера – это именно особые навыки и умения, а не простая механическая работа, требующая лишь физической подготовки.

Проследивая путь товаров от начальной точки – отбора на закупочных базах и в оптовых магазинах – до попадания на прилавок, можно заметить, насколько разнообразны их метаморфозы: они будут несколько раз подвергнуты пересортировке, с высокой вероятностью изъяты из своих упаковок для оптимизации использования пространства, подвергнуты деформации в процессе перевозки. Кроме того, несмотря на все прикладываемые предпринимателями усилия, поразительно большое количество товара окажется непригодным для продажи, а еще часть не раскупится к сроку и будет либо уценена, либо утилизирована. Говоря о высокой стоимости продуктов на Севере, важно отметить, что речь идет не только об объективной стоимости услуг по перевозке, но и о крайне высоких накладных расходах, которые при этом могли бы оказаться значительно выше, если бы не описанные в статье многообразные стратегии отбора и сохранения жизни продуктов.

Заключение

Марк Левинсон, написавший исчерпывающую книгу об истории транспортного контейнера, в одной из заключительных глав рассказывает о том, что благодаря произведенной контейнером логистической революции детали куклы Барби или любой иной товар могут производиться в тех частях мира, где стоимость их выпуска окажется ниже всего, а потом транспортироваться на место сборки. Он заключает: «...стоимость транспортировки все еще является фактором в уравнении затрат, но во многих случаях ее доля уже не так велика» (Levinson 2016: 359). Однако то, что безусловно справедливо для больших транснациональных корпораций, перестает быть универсальной истиной для сообществ «на обочине капитализма» и уже не впервые оспаривается социальными исследователями. Доставка товаров на Север России частными предпринимателями, рассмотренная в данной статье, – это один из примеров ло-

гистических сообществ, в которых стоимость доставки по-прежнему играет весьма значительную роль, а цепочки поставок нестабильны, и при этом критерием их защищенности является не отлаженность и бесперебойность, а опора на социальные сети, с помощью которых может быть устранено трение в работе обеспечивающих поставки агентов.

Фокус на материальных аспектах северного предпринимательства связан с тем, что вопрос материальности оказывается центральным в процессе закупки для самой этой профессиональной группы. Перевозка товаров в летнюю навигацию контейнерами наиболее ярко демонстрирует внимание предпринимателей к материальным свойствам закупаемых товаров и, к тому же, представляет собой наиболее крупную закупку в годовом цикле – остальные способы доставки товаров дополнительные к тому, что удалось завезти «водой». То, каким образом наполняют контейнеры предприниматели, связано с крайне малым для этого вида транспорта объемом груза и, следовательно, его неоднотипностью, требующей значительных усилий для его организации в упорядоченное целое.

«Почти резиновость» контейнера – высказывание одной из предпринимательниц, вынесенное в заголовок статьи – выражается в том, что объем помещающегося в него груза не строго фиксирован, а до определенной степени вариабелен и зависит, в первую очередь, от обладания практическим навыком обращения с товарами: не только поместить туда максимально возможное число грузов, но и обеспечить сохранность товаров в дороге, а также учитывать их дальнейшие пути после выгрузки. Уникальная компетенция в этом профессиональном сообществе состоит в том, что благодаря большому опыту неопределенность относительно трансформации груза в пути – «черный ящик» контейнера по прибытии в место назначения – до какой-то степени поддается прогнозированию и планированию.

Внутри контейнера находятся продукты, конечный перечень которых сформировался под влиянием социальных и материальных факторов и которые составляют «необходимый минимум» снабжения северного поселка. При этом выгодные товары, товары-обязательства и товары – дружеские услуги (их рассмотрению посвящена (Васильева 2024)) должны быть в таком балансе, чтобы перевозка оставалась потенциально доходной для предпринимателя. При этом завозимый круг товаров до определенной степени оказывается результатом устоявшейся конвенции между предпринимателем и местными жителями по поводу того, что является этим самым необходимым минимумом завоза, а что местные жители получают из альтернативных источников.

На разных этапах – при закупке, загрузке и выгрузке – отсеивается ряд товаров, по совокупности характеристик оказывающихся неподходящими для перевозки контейнером. Таким образом, у каких-то товаров,

привычных для средней полосы России, меньше шансов попасть на Север этим путем. Некоторые из товаров, что все же попадают в контейнер, претерпевают значительную модификацию в процессе перевозки – от освобождения от заводской упаковки до непреднамеренного просаливания в дороге. Кропотливая работа над оптимизацией пространства контейнера призвана не только уменьшить число этих модификаций, но и сделать их незаметными для покупателя и не влекущими последствий для удобства торговли. Так, «россыпь» становится качественно иным объектом по сравнению с упакованными предметами: их оказывается труднее складировать и следить за сохранностью, об их наличии значительно сложнее помнить.

То, что обычно фигурирует в разговоре с экспертами по логистике как фиксированная сумма издержек (типичное высказывание: «стоимость перевозки груза водой – 80 рублей за килограмм»), в северном случае оказывается скорее попыткой, предпринимая описанные в статье усилия, оканчиваться приблизительно на уровне этой отметки. Каждая перевозка сопровождается неопределенностью, включающей такие риски, как утопление нескольких контейнеров и порча их содержимого. Северное предпринимательство в небольших поселках с нестабильной логистической схемой, таким образом, представляет собой принятие решения в ситуации со слишком большим числом неизвестных переменных, чтобы выгоду можно было бы назвать предсказуемой, а деятельность – строго экономической.

Примечания

¹ Я считаю правомерным говорить о северном предпринимательстве в небольших поселках как об особой деятельности, отличной от предпринимательских практик в «нормальном» логистическом порядке, например, средней полосы России. Как правило, на Севере полностью отсутствуют круглогодичные наземные и водные транспортные коммуникации, соединяющие населенные пункты с центрами дистрибуции товаров. Годовой цикл завоза, выноса за скобки круглогодично функционирующий, но крайне дорогой способ авиадоставки, состоит из коротких периодов доступности того или иного вида транспорта: морского/речного с июня–июля по сентябрь–октябрь, наземного (грузовиками по зимникам, вездеходами, грузовиками, трэколами и снегоходами по бездорожью) с января–февраля по апрель–май. И если предпринимательство в больших арктических городах за счет размера населения, пространства для инноваций и денежных вливаний градообразующих предприятий и региональных властей функционирует по сходным с «материком» моделям (Пилясов, Замятина 2016), случай небольших поселков имеет значимые отличия. Здесь в связи с небольшими объемами завоза и узким выбором перевозчиков предприниматели вынуждены прибегать к постоянной смене схем доставки и практически ежегодно находиться под угрозой незавоза. Такие территории я назвала «северными окраинами» (Васильева 2022), к которым относятся населенные пункты, описываемые в данной статье. Этот текст является завершающим в серии из трех публикаций на тему северного предпринимательства. Одна из более ранних статей (Там же) была посвящена рациональности, стоящей за практиками доставки продукции у предпринимателей с северных окраин. Я показала, что логика выбора точек закупки и формирование цепочек поставки отличаются от принятых в логистике и на первый взгляд кажутся контринтуитивными, однако именно сильная опора на социальные связи и возможность

быстрой перестройки задействованных в доставке акторов приводят к большей устойчивости этой системы к меняющимся внешним условиям. Темой еще одной публикации (Васильева 2024) стали моральные обязательства, вплетенные в работу предпринимателя этого типа – человека, имеющего длительный опыт проживания в сообществе, для которого он доставляет товары, и связанного с ним разного рода неформальными связями. На примере одного случая загрузки я проанализировала неэкономические аспекты коммерческой деятельности, в частности, усилия предпринимателя, направленные на обеспечение благополучия сообщества. На практике оказывается, что действия, направленные на сообщество, составляют огромную долю времени и требуют больших дополнительных усилий со стороны предпринимателя, а также ведут к упущенной выгоде, однако представляют собой нерелефлексированное моральное предписание.

² Названия трех поселков, находящихся в центре рассмотрения в статье, и имена информантов изменены.

³ Сопоставлением, казалось бы, столь разных сообществ я обязана совместной с Е.Л. Капустиной и Е.В. Лярской работе над лекцией в рамках курса «Введение в изучение Сибири и Севера» на факультете антропологии ЕУСПб.

⁴ См. анализ годовых бюджетов домохозяйств Камчатки и Таймыра в (Гаврилова, Васильева 2022).

⁵ Сходный сюжет встречается в этнографии организованных частными усилиями перевозок из Дагестана на север Тюменской области. Товары перевозятся грузовым автомобильным транспортом, и стандартизированной емкостью выступают ящики из-под бананов – тариф назначается именно по их количеству. В этом случае перевозка тяжелых и компактных предметов оказывается более выгодной, чем легких и объемных, поэтому этим путем следует преимущественно халяльное мясо (Капустина 2022: 829).

Список источников

- Аганов М.Г. Плавмагазины Обского Севера: ландшафты мобильности и режимы темпоральности // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 160–190.
- Васильева В.В. Закупка товаров частными предпринимателями и моральная экономика северного поселка // Питание в Арктике: мобильность, снабжение, инфраструктура / отв. ред. В.Н. Давыдов, Д.С. Ермолин. СПб.: МАЭ РАН, 2024. С. 37–64.
- Васильева В.В. Мобильность и структурирование пространства у долган таймыро-якутского приграничья: дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2021.
- Васильева В.В., Гаврилова К.А. Обменные практики и социальные сети как механизмы преодоления дефицитов в локальных сообществах Таймыра и Камчатки // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 99–131.
- Васильева В.В., Карасёва А.И., Болотова А.А. Мобильность, инфраструктуры и восприятие места // «Дети девяностых» в современной Российской Арктике / отв. ред. Н. Вахтин, Ш. Дудек. СПб.: Изд-во ЕУСПб, 2020. С. 139–173.
- Вахитайн В.С. Социология вещей и «поворот к материальному» в социальной теории // Социология вещей. М.: Территория Будущего, 2006. С. 7–42.
- Гаврилова К.А., Васильева В.В. Семейная экономика: годовой бюджетный цикл домохозяйств Камчатки и Таймыра // Этнография. 2022. № 4 (18). С. 33–55.
- Давыдов В.Н. Контейнеризация арктических поселков: таймырский сценарий // Северные морские пути России / под ред. В.В. Васильевой, К.А. Гавриловой. М.: Новое литературное обозрение, 2023. С. 451–475.
- Давыдова Е.А., Давыдов В.Н. Вторая жизнь продовольственных товаров: темпоральность пищи и парадоксы снабжения на Чукотке // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 132–159.
- Давыдова Е.А., Давыдов В.Н. Производство (вкусов) оленины: практики забоя животных в тундре и в оленеубойном пункте на Чукотке // Кунсткамера. 2021. № 2 (12). С. 95–103.

- Давыдова Е.А., Давыдов В.Н. Пути пищи: перемещение и распределение продуктов на Чукотке. Кунсткамера. 2020. № 1 (7). С. 67–73.
- Замятина Н.Ю. Роль отпуска в поддержании устойчивого развития городов Севера и концепция временной географической близости // Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы: сб. материалов конф. М.: Изд-во МГУ, 2016. С. 120–126.
- Зелизер В.А. Социальное значение денег. М.: Издательский дом ГУ ВШЭ, 2004.
- Змеева О.В. «По дороге в отпуск»: жители Кольского Севера в других регионах России // Труды Кольского научного центра РАН. 2010. № 2. С. 40–53.
- Капустина Е.А. Пищевые трансферты в жизни мигранта: специфика миграции между Дагестаном и городами Западной Сибири // Кунсткамера. 2020. № 2 (8). С. 191–200.
- Капустина Е.Л. Мясо из дома: режимы и смыслы движения мясных продуктов из Дагестана в города российской Арктики // История, археология и этнография Кавказа. 2022. № 18 (3). С. 823–842.
- Пилясов А.Н., Замятина Н.Ю. Арктическое предпринимательство: условия и возможности развития // Арктика: экология и экономика. 2016. № 4 (24). С. 4–15.
- Рахманова Л.Я., Давыдова Е.А., Давыдов В.Н. Новые технологии забоя и их «послевкусие»: биографии оленей, мяса и крови в Арктике // Сибирские исторические исследования. 2022. № 2. С. 181–206.
- Рахманова Л.Я. Сублимированные продукты и другие инструменты управления временем: Трансформации питания оленеводов-хантов Полярного Урала // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2022. № 1 (56). С. 223–234.
- Appadurai A. Introduction: commodities and the politics of value // The social life of things: Commodities in cultural perspective. 1986. P. 3–63.
- Boltanski L., Thévenot L. The sociology of critical capacity // European journal of social theory. 1999. № 2 (3). P. 359–377.
- Cowen D. The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
- Greenland F. Free ports and steel containers: The corpora delicti of artefact trafficking // History and Anthropology. 2018. № 29 (1). P. 15–20.
- Haugen H.Ø. From pioneers to professionals: African brokers in a maturing Chinese marketplace // African Studies Quarterly: The Online Journal of African Studies. 2018. № 17 (4). P. 45–62.
- Haugen H.Ø. The social production of container space // Environment and Planning D: Society and Space. 2019. № 5. P. 868–885.
- Klose A. Container Principle. Cambridge, MA: MIT Press, 2015.
- Kopytoff I. The cultural biography of things: commoditization as process // The social life of things: Commodities in cultural perspective. 1986. P. 64–91.
- Levinson M. The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger. Princeton University Press, 2016.
- Osborn E.L. Containers and mobility in West Africa // History and Anthropology. 2018. № 29 (1). P. 21–31.
- Schouten P., Stepputat F., Bachmann J. States of Circulation: Logistics off the Beaten Path // Environment and Planning D: Society and Space. 2019. Vol. 37 (5). P. 779–793. doi: 10.1177/0263775819851940
- Shryock A., Smail D.L. On containers: A forum. Introduction // History and Anthropology. 2018. № 29 (1). P. 1–6.
- Stammler F. Capitalism in the Tundra or Tundra in the Capitalism? Specific Purpose Money from Herders, Antlers and Traders in Yamal, West Siberia // Economic Spaces of Pastoral Production and Commodity Systems: Markets and Livelihoods / eds. by J. Gertel, R. Le Heron. Farnham: Ashgate, 2011. P. 231–246.
- Tsing A.L. Friction: An Ethnography of Global Connection. Princeton: Princeton University Press, 2005.

- Ventsel A. Siberian Movements: How Money and Goods Travel in and out of Northwestern Sakha // *Folklore*. 2011. Vol. 49. P. 113–130. doi: 10.7592/fej2011.49.ventsel
- Ventsel A. Reluctant Entrepreneurs of the Russian Far North // *Urban Sustainability in the Arctic: Visions, Contexts, and Challenges* / eds. by R.W. Ortting, M. Laruelle. Washington: The George Washington University, 2017. P. 383–387.
- Yamin-Pasternak S., Kliskey A., Alessa L., Pasternak I., Schweitzer P. The rotten renaissance in the Bering Strait: loving, loathing, and washing the smell of foods with a (re)acquired taste // *Current Anthropology*. 2014. № 55 (5). P. 619–646.
- Yamin-Pasternak S., Pasternak I. Seeing the tundra for the plants, on the eco-spiritual wholeness of Arctic vegetation // *Social compass*. 2021. № 68 (4). P. 562–573.

References

- Agapov M.G. (2022) Plavmagaziny Obskogo Severa: landshafty mobil'nosti i rezhimy temporal'nosti [Floating shops of Ob North: mobility landscapes and temporality regimes], *Antropologicheskii forum*, no. 54, pp. 160–190.
- Appadurai A. (1986) Introduction: commodities and the politics of value. In: *The social life of things: Commodities in cultural perspective*, pp. 3–63.
- Boltanski L., Thévenot L. (1999) The sociology of critical capacity, *European journal of social theory*, no. 2(3). pp. 359–377.
- Cowen D. (2014) *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Davydov V.N. (2023) Konteinerizatsiia arkticheskikh poselkov: taimyrskii stsenarii [Containerization of Arctic settlements: Taymyr scenario]. In: *Severnnye morskii puti Rossii* [Northern Sea Routes of Russia] / Ed. by V.V. Vasilyeva, K.A. Gavrilova. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, pp. 451–475.
- Davydova E.A., Davydov V.N. (2020) Puti pishchi: peremeshchenie i raspredelenie produktov na Chukotke [Ways of food: moving and distribution of goods in Chukotka], *Kunstkamera*, no. 1 (7), pp. 67–73.
- Davydova E.A., Davydov V.N. (2021) Proizvodstvo (vkusov) oleniny: praktiki zaboia zhivotnykh v tundre i v olenuboinom punkte na Chukotke [Production of (tastes of) venison: reindeer slaughter in tundra and in slaughterhouses in Chukotka], *Kunstkamera*, no. 2(12), pp. 95–103.
- Davydova E.A., Davydov V.N. (2022) Vtoraia zhizn' prodovol'stvennykh tovarov: temporal'nost' pishchi i paradoksy snabzheniia na Chukotke [Second life of goods: temporality of food and paradoxes of supply in Chukotka], *Antropologicheskii forum*, no. 54. pp. 132–159.
- Gavrilova K.A., Vasilyeva V.V. (2022) Semeinaia ekonomika: godovoi biudzhetniyi tsikl domokhoziaistv Kamchatki i Taimyra [Family economy: household budget annual cycle in Kamchatka and Taymyr], *Etnografiia*, no. 4(18), pp. 33–55.
- Greenland F. (2018) Free ports and steel containers: The corpora delicti of artefact trafficking, *History and Anthropology*, no. 29(1), pp. 15–20.
- Haugen H.Ø. (2018) From pioneers to professionals: African brokers in a maturing Chinese marketplace, *African Studies Quarterly: The Online Journal of African Studies*, no. 17(4), pp. 45–62.
- Haugen H.Ø. (2019) The social production of container space, *Environment and Planning D: Society and Space*, no. 5, pp. 868–885.
- Kapustina E.A. (2020) Pishchevye transferty v zhizni migranta: spetsifika migratsii mezhdu Dagestanom i gorodami Zapadnoi Sibiri [Food transfers in migrant's life: specifics of migration between Daghestan and cities of Western Siberia], *Kunstkamera*, no. 2 (8), pp. 191–200.
- Kapustina E.L. (2022) Miaso iz doma: rezhimy i smysly dvizheniia miasnykh produktov iz Dagestana v goroda rossiiskoi Arktiki [Meat from home: regimes and meanings of meat

- delivery from Daghestan to the Russian Arctic cities], *Istoriia, arkheologii i etnografiia Kavkaza*, no.18(3), pp. 823–842.
- Klose A. (2015) *Container Principle*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Kopytoff I. (1986) The cultural biography of things: commoditization as process. In: *The social life of things: Commodities in cultural perspective*, pp. 64–91.
- Levinson M. (2016) *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton University Press.
- Osborn E.L. (2018) Containers and mobility in West Africa, *History and Anthropology*, no. 29 (1), pp. 21–31.
- Piliarov A.N., Zamiatina N.Iu. (2016) Arkticheskoe predprinimatel'stvo: usloviia i vozmozhnosti razvitiia [Arctic entrepreneurship: conditions and possibilities of development]. *Arktika: ekologiia i ekonomika*, no. 4(24), pp. 4–15.
- Rakhmanova L.Y. (2022) Sublimirovannye produkty i drugie instrumenty upravleniia vremenem: Transformatsii pitaniia olenevodov-khantov Poliarnogo Urala [Sublimed food and other instruments of time-management: transformations of food consumption among Khanty reindeer herders in Polar Ural], *Vestnik arkheologii, antropologii i etnografii*, no. 1 (56), pp. 223–234.
- Rakhmanova L.Y., Davydova E.A., Davydov V.N. (2022) Novye tekhnologii zaboia i ikh "poslevkusie": biografii olenei, miasa i krovi v Arktike [New slaughter technologies and their 'aftertaste': biographies of reindeers, meat and blood in the Arctic], *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, no. 2, pp. 181–206.
- Schouten P., Stepputat F., Bachmann J. (2019) States of Circulation: Logistics off the Beaten Path, *Environment and Planning D: Society and Space*, no. 37 (5). pp. 779–793. <https://doi.org/10.1177/0263775819851940>
- Shryock A., Smail D.L. (2018) On containers: A forum. Introduction, *History and Anthropology*, no. 29(1), pp. 1–6.
- Stammler F. (2011) Capitalism in the Tundra or Tundra in the Capitalism? Specific Purpose Money from Herders, Antlers and Traders in Yamal, West Siberia. In: *Economic Spaces of Pastoral Production and Commodity Systems: Markets and Livelihoods* / Ed. by J. Gertel, R. Le Heron. Farnham: Ashgate, pp. 231–246.
- Tsing A.L. (2005) *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton: Princeton University Press.
- Vakhshain V.S. (2006) Sotsiologiia veshchei i "povorot k material'nomu" v sotsial'noi teorii [Sociology of things and 'material turn' in social theory] In: *Sotsiologiia veshchei* [Sociology of things]. Moscow: Izdatel'skii dom 'Territorii Budushchego', pp. 7–42.
- Vasilyeva V.V. (2021) *Mobil'nost' i strukturirovanie prostranstva u dolgan taimyro-iakutskogo prigranich'ia* [Mobility and space structuring among Dolgans in Taymyr-Yakutia borderland]. PhD thesis. Saint Petersburg.
- Vasilyeva V.V., Gavrilova K.A. (2022) Obmennye praktiki i sotsial'nye seti kak mekhanizmy preodoleniia defitsitov v lokal'nykh soobshchestvakh Taimyra i Kamchatki [Exchange practices and social networks as mechanisms of deficiencies overcoming in Taymyr and Kamchatka local communities], *Antropologicheskii forum*, no. 54, pp. 99–131.
- Vasilyeva V.V. (2024) Zakupka tovarov chastnymi predprinimateliami i moral'naia ekonomika severnogo poselka [Procurement of goods by private entrepreneurs and the moral economy of the northern village]. In *Pitanie v Arktike: mobil'nost', snabzhenie, infrastruktura* [Nutrition in the Arctic: mobility, supply, infrastructure] / Ed. by V.N. Davydov, D.S. Ermolin. Saint Petersburg: MAE RAN, pp. 37–64.
- Vasilyeva V.V., Karaseva A.I., Bolotova A.A. (2020) Mobil'nost', infrastruktury i vospriiatie mesta [Mobility, infrastructure and perception of place]. In: *Deti devianostykh' v sovremennoi Rossiiskoi Arktike* [Children of the nineties in the modern Arctic] / Ed. by N.B. Vakhtin, Sh. Dudek. Saint Petersburg: Izdatel'stvo EUSPb, pp. 139–173.
- Ventsel A. (2011) Siberian Movements: How Money and Goods Travel in and out of Northwestern Sakha, *Folklore*, no. 49, pp. 113–130. doi: 10.7592/fej2011.49.ventsel

- Ventsel A. (2017) Reluctant Entrepreneurs of the Russian Far North. In: *Urban Sustainability in the Arctic: Visions, Contexts, and Challenges* / Ed. by. R.W. Orttung, M. Laruelle. Washington: The George Washington University, pp. 383–387.
- Yamin-Pasternak S., Kliskey A., Alessa L., Pasternak I., Schweitzer P. (2014) The rotten renaissance in the Bering Strait: loving, loathing, and washing the smell of foods with a (re)acquired taste, *Current Anthropology*, no. 55(5), pp. 619–646.
- Yamin-Pasternak S., Pasternak I. (2021) Seeing the tundra for the plants, on the eco-spiritual wholeness of Arctic vegetation, *Social compass*, no. 68(4), pp. 562–573.
- Zamiatina N.Iu. (2016) Rol' otpuska v podderzhanii ustoichivogo razvitiia gorodov Severa i kontseptsii vremennoi geograficheskoi blizosti [Role of vacation in Northern cities sustainable development and concept of temporal geographical proximity]. In: *Mozaika gorodskikh prostranstv: ekonomicheskie, sotsial'nye, kul'turnye i ekologicheskie protsessy* [Mosaic of city spaces: economical, social, cultural and ecological processes]. Moscow: Izdatelstvo MGU, pp. 120–126.
- Zelizer V.A. (2004) *Sotsial'noe znachenie deneg* [The social meaning of money]. Moscow: Izdatel'skii dom GU-VshE.
- Zmeeva O.V. (2010) "Po doroge v otpusk": zhiteli Kol'skogo Severa v drugih regionakh Rossii ['On the way to vacation': Kola North inhabitants in other regions of Russia], *Trudy Kol'skogo nauchnogo tsentra RAN*, no. 2, pp. 40–53.

Сведения об авторе:

ВАСИЛЬЕВА Валерия Владиславовна – кандидат исторических наук, научный сотрудник, Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого (Кунсткамера) РАН (Санкт-Петербург, Россия). E-mail: leravasilyeva11@gmail.com

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Information about the author:

Valeriya V. Vasilyeva, Peter the Great Museum of Anthropology and Ethnography (Kunstkamera) of the RAS (Saint Petersburg, Russian Federation). E-mail: leravasilyeva11@gmail.com

The author declares no conflict of interests.

*Статья поступила в редакцию 16 апреля 2024;
принята к публикации 20 июня 2024.*

*The article was submitted 16.04.2024;
accepted for publication 20.06.2024.*