



ПЛАВМАГАЗИНЫ ОБСКОГО СЕВЕРА: ЛАНДШАФТЫ МОБИЛЬНОСТИ И РЕЖИМЫ ТЕМПОРАЛЬНОСТИ

Михаил Геннадьевич Агапов

Тюменский государственный университет
23 ул. Ленина, Тюмень, Россия
magapov74@gmail.com

Аннотация: Плавамагазины — важная часть социального ландшафта и жизненного мира северных сел, расположенных на путях водного сообщения. Роль плавамагазинов особенно значима для поселений Обского Севера, где «северный завоз» всегда осуществлялся с юга силами Обь-Иртышского речного пароходства. Плавамагазины активно использовались во время нефтегазового освоения Обского Севера в позднесоветский период, однако их «золотой век» наступил в 1990–2000-е гг., когда частными предпринимателями были созданы целые флотилии плавамагазинов, ставших важным фактором обеспечения транспортной доступности и улучшения социально-экономического положения местных сообществ. Исследование выполнено по материалам полевой экспедиции, проведенной летом 2019 г. в акватории Средней и Нижней Оби. Концептуальная рамка исследования строится на основе социальной философии Б. Латура, Дж. Урри и Дж. Ло с характерной для нее аксиоматикой гетерогенного, гибридного мира, находящегося в непрестанном движении, и установкой на изучение сетевых, подвижных и изменчивых форм социальной жизни. Особое внимание уделяется использованию ландшафтных условий и возможностей (affordances) в формировании и функционировании мобильной торговой инфраструктуры. В случае плавамагазинов наблюдается стирание границ между ландшафтом и транспортной инфраструктурой вплоть до их слияния в единую функциональную систему в смысле Т. Ингольда. Важнейшим условием ее работы является пространственно-временная синхронизация информационных, товарно-денежных и сырьевых потоков, достигаемая благодаря гибридному характеру темпорального режима самого плавамагазина. Рассмотренный кейс открывает возможности для теоретической проблематизации взаимосвязи мобильности, ландшафта и режимов темпоральности.

Ключевые слова: Обский Север, плавающий магазин, ландшафт, торговля, транспортная инфраструктура, режимы темпоральности.

Благодарности: Исследование выполнено за счет гранта Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 20-05-00592 А).

Для ссылок: Агапов М. Плавамагазины Обского Севера: ландшафты мобильности и режимы темпоральности // Антропологический форум. 2022. № 54. С. 160–190.

doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-160-190

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/054/agapov.pdf>

ANTROPOLOGICHESKIJ FORUM, 2022, NO. 54

FLOATING SHOPS IN THE OB NORTH: LANDSCAPE OF MOBILITY AND MODES OF TEMPORALITY

Mikhail Agapov

Tyumen State University
23 Lenina Str., Tyumen, Russia
magapov74@gmail.com

Abstract: Floating shops are an important part of the social landscape and life in northern villages located on water traffic ways. The role of the latter is especially important for settlements in the Ob North, where the “Northern supply haul” (deliveries of goods to the Northern Territories) has always been carried out from the south by the Ob-Irtysh River Shipping Company. Floating shops were actively used during the oil and gas development of the Ob North in the late Soviet period, but their “golden age” came in the 1990–2000s, when private entrepreneurs created flotillas of floating shops, which became an important factor in ensuring transport accessibility and improving the socio-economic status of local communities. The study is based on the materials of a field expedition trip conducted in the summer of 2019 in the water area of the Middle and Lower Ob. The conceptual framework of the study is built on the basis of the social philosophy of Latour, Urry and Law, with its characteristic axiomatics of a heterogeneous, hybrid world in constant motion, and with an orientation toward the study of networked, mobile, and variable forms of social life. In this article, special attention is paid to the use of the landscape conditions and affordances for the formation and functioning of the mobile trade infrastructure. In the present case, we observe the elimination of borders between the landscape and the transport infrastructure until their merger into a unified functional system in the terminology of Ingold. An essential condition for the success of this system is a spatio-temporal synchronization of the information, commodity-money, and raw flows achieved by the hybrid nature of the floating shop’s mode of temporality. This case offers opportunities for the theoretical conceptualization of the interconnection between mobility, landscape, and modes of temporality.

Keywords: Ob North, floating shops, landscape, trade, transport infrastructure, modes of temporality.

Acknowledgements: The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Foundation for Basic Research (project No. 20-05-00592 А).



To cite: Agapov M., 'Plavmagaziny Obskogo Severa: landshafty mobilnosti i rezhimy temporalnosti' [Floating Shops in the Ob North: Landscape of Mobility and Modes of Temporality], *Antropologicheskij forum*, 2022, no. 54, pp. 160–190.

doi: 10.31250/1815-8870-2022-18-54-160-190

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/054/agapov.pdf>

Михаил Агапов

Плавмагазины Обского Севера: ландшафты мобильности и режимы темпоральности

Плавмагазины — важная часть социального ландшафта и жизненного мира северных сел, расположенных на путях водного сообщения. Роль плавмагазинов особенно значима для поселений Обского Севера, где «северный завоз» всегда осуществлялся с юга силами Обь-Иртышского речного пароходства. Плавмагазины активно использовались во время нефтегазового освоения Обского Севера в позднесоветский период, однако их «золотой век» наступил в 1990–2000-е гг., когда частными предпринимателями были созданы целые флотилии плавмагазинов, ставших важным фактором обеспечения транспортной доступности и улучшения социально-экономического положения местных сообществ. Исследование выполнено по материалам полевой экспедиции, проведенной летом 2019 г. в акватории Средней и Нижней Оби. Концептуальная рамка исследования строится на основе социальной философии Б. Латура, Дж. Урри и Дж. Ло с характерной для нее аксиоматикой гетерогенного, гибридного мира, находящегося в непрестанном движении, и установкой на изучение сетевых, подвижных и изменчивых форм социальной жизни. Особое внимание уделяется использованию ландшафтных условий и возможностей (affordances) в формировании и функционировании мобильной торговой инфраструктуры. В случае плавмагазинов наблюдается стирание границ между ландшафтом и транспортной инфраструктурой вплоть до их слияния в единую функциональную систему в смысле Т. Ингольда. Важнейшим условием ее работы является пространственно-временная синхронизация информационных, товарно-денежных и сырьевых потоков, достигаемая благодаря гибриднему характеру темпорального режима самого плавмагазина. Рассмотренный кейс открывает возможности для теоретической проблематизации взаимосвязи мобильности, ландшафта и режимов темпоральности.

Ключевые слова: Обский Север, плавучий магазин, ландшафт, торговля, транспортная инфраструктура, режимы темпоральности.

В августе 2017 г., когда моя полевая работа в селе Новый Порт на берегу Обской губы подходила к концу, мне захотелось устроить праздничный ужин для Явлоды Худи, хозяйки приютившего меня дома, но ни в одном из сельских магазинов ничего подходящего случаю не нашлось. Мне посоветовали сходить на плавмагазин. О плавмагазинах я уже слышал, видел их у каждого поселка, но еще ни разу не пользовался их услугами. Как раз в это время у «газпромковского» пирса стояло приземистое, похожее на пенал, заставленное коробками, бочками и тюками судно с надписью на борту: «ПЛАВМАГАЗИН 606». Носовой трап вел к двери с вывеской: «ТОРГОВЫЙ ОТДЕЛ», войдя в которую я словно перенесся в начало 1990-х гг.: изнутри судно напоминало типичный для тех лет коммерческий магазин («комок»), предлагавший в тесном ограниченном, как правило подвальном, пространстве неограниченный ассортимент товаров. На разделенных узким проходом, упирающихся в невысокий

Михаил Геннадьевич Агапов

Тюменский государственный
университет,
Тюмень, Россия
magapov74@gmail.com

потолок прилавках было буквально все: бытовая химия, инструменты, строительные материалы, сантехника, одежда, кошачий и собачий корм, в соседнем отсеке — овощи и фрукты, посуда, кондитерские изделия, рефрижератор с мороженым, посреди всех отсеков грудились холодильники, стиральные машины и микроволновки. В итоге я купил торт, ставший главным блюдом праздничного ужина, за которым Явлода рассказала о том, какое значение для села имеют плавамагазины. Так в моем полевом дневнике появился тег «ПМ (плавамагазины)».

Летом 2019 г. благодаря содействию основателя и директора крупнейшей на Оби частной торгово-судоходной компании Виктора Черных я провел полевое исследование обских ПМ, в ходе которого посредством участвующего наблюдения, интервью, фото- и видеофиксации был собран обширный материал, касающийся работы и быта ПМ ИП Черных и других торгово-судоходных компаний, географии путей ПМ, их роли в жизни поселков Обского Севера. Интервью и беседы с представителями Ямало-Ненецкого окружного управления водных путей и судоходства, поселковых администраций, владельцами и сотрудниками поселковых стационарных магазинов (основных конкурентов ПМ) и местными жителями позволили увидеть деятельность ПМ с разных точек зрения. Далее в интересах информантов полученные материалы представлены в обобщенном виде без указания названий конкретных ПМ, их владельцев и портов приписки. Помимо полевых материалов, использованы открытые официальные данные Обь-Иртышского речного пароходства, материалы сайтов частных торгово-судоходных компаний («Флоттомск.рф» и др.) и СМИ.

Несмотря на свою укорененность в жизни удаленных территорий Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, ПМ до сих пор не были предметом изучения историков, этнографов, исследователей социальной жизни периферийных сообществ, торговых сетей и транспортных инфраструктур. Даже на уровне упоминаний в научной литературе ПМ встречаются крайне редко. Возможно, они попали в «слепое пятно» в силу своей двойной периферийности: как по отношению к береговому миру, так и по отношению к миру реки. ПМ не являются «своими» ни для жителей береговых сел, ни для речников. Более того, со стороны отдельных групп — поселковых властей, береговых бизнес-сообществ, управлений портов и речных перевозчиков — ПМ подвергаются явному дискурсивному исключению, превращающему их в «невидимок». Хочется надеяться, что данная статья сделает мир ПМ «видимым» для социальных исследователей.

Концептуальная рамка, цель и задачи исследования

Концептуальная рамка исследования строится на основе социальной философии Б. Латура, Дж. Урри и Дж. Ло с характерной для нее аксиоматикой гетерогенного, гибридного мира, находящегося в непрерывном движении, и установкой на изучение сетевых, подвижных и изменчивых форм социальной жизни [Вахштайн 2006]. Эта рамка является объединяющей для того направления исследований социальной жизни транспортных инфраструктур, которое, наверное, уже можно назвать инфраструктурным поворотом ([Ferguson 2012; Larkin 2013; Harvey, Knox 2015; Замятина, Пилясов 2018; Швайцер 2020] и др.). Отличительной чертой последнего является фокусировка на изучении вклада транспортных сетей в формирование социальных и политических неравенств и иерархий ([Argounova-Low 2012; Kruglova 2019; Kuklina, Petrov, Krasnoshtanova, Bogdanov 2020; Поворознюк, Давыдов, Швайцер 2020; Васильева, Карасева, Болотова 2020] и др.). При этом основное внимание уделяется анализу деятельности социальных и технических агентов, обеспечивающих функционирование сети, тогда как сама сеть до известной степени остается словно висящей в воздухе. Это противоречие вскрывается Т. Ингольдом, чья критика нацелена на заземление акторно-сетевой теории, смещение исследовательской оптики от социально-технических сетей к социально-природным [Ingold 2011].

Важнейшее значение в этой связи получает понятие ландшафта как коммуникационного пространства, по существу континуума, человека и среды его обитания [Ingold 2000: 198]. Сообщества людей встраиваются в среду посредством использования ландшафтных «возможностей действия» (affordances). Г. Хефт определяет их как «доступные восприятию качества среды, имеющие функциональное значение для индивида» [Heft 2001: 123]. Природа ландшафтных «возможностей действия» процессуальна [Heras-Escribano 2018], они открываются в ходе практического освоения ландшафта, формирования обусловленных им моделей мышления и ориентаций, навыков жизнеобеспечения, практик мобильности и т.д. [Ingold 2000: 39]. Ярчайший пример ландшафтных комплексов, наделяемых социальными функциями, — речные системы [Павлинская 2007; Istomin 2020]. Их изоморфность большим социальным структурам неоднократно отмечалась классиками ([Мечников 1898; Vidal de la Blache 1926; Febvre 1949; Бродель 2008] и др.), впрочем, преимущественно без привлечения конкретных исследовательских данных, объясняющих связь между практиками проживания ландшафта и формами организации общественной жизни.

Как и португальские каравеллы, исследованные Джоном Ло, обские ПМ обретают агентность благодаря устойчивым ассоциациям между их конструкцией, средствами навигационного наблюдения, картами, оборудованием портов, коротко говоря — благодаря объединению целого ряда гетерогенных элементов [Law 1986; Ло 2018]. В отличие от португальских океанских каравелл, обские ПМ работают преимущественно на речных путях и поэтому гораздо плотнее встроены в локальные ландшафты. Цель исследования заключается в выяснении роли ПМ в формировании сетей социальных отношений на Обском Севере. С этой точки зрения ПМ будут рассмотрены как агенты использования и трансформации ландшафта, каналы перемещения товарно-денежных и сырьевых потоков и, наконец, как темпоральные субъекты и координаторы социального времени.

Торгово-транспортные сети в ландшафте Обского Севера: краткий исторический очерк

Если торговцы стран Западной Европы вплоть до промышленной революции пользовались построенными еще римлянами как бы на вырост дорогами, древообразно разветвляющимися по мере приближения к ресурсным базам, то в Северной и Восточной Европе роль этой дендритной сети играли реки [Эткинд 2020: 32]. Они же служили каналами проникновения в глубинные районы Евразии купцов, монахов-миссионеров, стрельцов и казаков-конкистадоров. Колонизация Сибири, достигшая самых глухих углов западносибирской тайги и приполярной тундры, проходила «под знаком весла и паруса» [Вершинин 2018: 162]. Первоначальным стимулом движения «охочих людей» за «Большой камень» был пушной промысел, но уже в XVIII в. он уступил место торгово-меновым операциям. Так, «государев ясак» составлял не более 10–15 % всего привоза из Мангазейского уезда, наиболее богатого пушниной, остальное давала торговля [Казаркин 2008: 32]. «Ласка» (торговля) считалась предпочтительнее «жесточи» (войны), впрочем, торговля включала в себя и принудительный бартер, и насилие или угрозу его применения со стороны колонизаторов [Слезкин 2017: 33, 123].

При всем своем военно-технологическом превосходстве «пришлые люди» не смогли бы загнать в свою торговую сеть народы арктического Севера без использования сибирской водной системы. Каналом колонизации и связанного с ней обогащения служил «великий обский водяной путь» [Газенвинкель 1893: 455]. Впрочем, освоение этого пути требовало приспособления к местным условиям. Ландшафтные особенности Обского Севера — крутые или болотистые, заросшие кустарником берега

(согра) — не позволяли использовать в качестве тягловой силы судов бурлаков и лошадей. Колониальные товары доставлялись на север на парусно-гребных судах, часто посредством «завоза» (выноса якоря на лодке вперед по ходу движения с последующим подтягиванием к нему корпуса судна). В зимний период речная система Обского Севера использовалась для перевозки грузов на оленях и лошадях. Хотя продолжительность навигации на Нижней Оби ограничивалась лишь ста днями, летняя речная торговля приносила купцам больше прибыли, чем зимняя [Побережников 2010: 277].

Транспортная революция XIX в. [Taylor 1951; Bagwell 1974] стимулировала изыскание и обустройство новых путей в бассейне Оби. В 1838 г. на Иртыше был построен и спущен на воду первый сибирский пароход. В 1860-е гг. сибирские судовладельцы открыли плавание между Тобольском и Березовым, прошли по Северной Сосьве от Березова к восточному склону Урала, наладили регулярные перевозки соли с озер Верхнего Прииртышья на рыбные промыслы Обского Севера. Тобольский торговый дом «М. Плотников и сыновья» завозил на Север промышленные изделия, строительные материалы, топливо, а вывозил оттуда пушнину и рыбу [Прибыльский, Аксарин 2010: 21; Зиновьев 2019: 104]. Судовладельцы фактически монополизировали всю северную торговлю [Гулишамбаров 1893: 9].

Проложенные по речным руслам торгово-транспортные пути перепрошили социальную ткань индигенных обществ, необратимо изменив их жизненный уклад и неразрывно связав их «дружкой» (коммерческой сетью) с купцами и перекупщиками. Типичный пример торговли на пароходе «Сибиряк» в 1876 г. описал в своих воспоминаниях приказчик Павел Кочнев:

По приходу в Обдорск [современный Салехард] на пароходе началась настоящая ярмарка, пришла масса покупателей на овощи и на водку. Овощи продавали на деньги и меняли на рыбу, а водку меняли только на рыбу и на разные остяцкие и самодские меховые вещи: шапки, рукавицы, сапоги, верхние шубы, малицы и проч., а также на звериные шкуры, лисьи, песцовые, беличьи и другие. Я, затратив на товар в Тобольске рублей 30, выручил 100 рублей, купил себе остяцкую малицу, сапоги, шапку и рукавицы, наменял рыбы соленой, муксунов и нельм и выменял еще двух обученных езде остяцких собак [Кочнев 2006: 174].

С началом советского периода ответственность за организацию торгово-транспортных операций на Обском Севере была возложена на Комитет содействия народностям северных окраин при Президиуме ВЦИК и Северо-Сибирское государственное акционерное общество торговли и промышленности [Славин 1975: 66]. В результате коллективизации коренное население

было «привязано» к поселкам (административным центрам колхозов), в каждом из которых находился магазин Роспотребсоюза. В маленьких селениях действовали так называемые лавки или ларьки [Соколова 2017: 199, 100]. Недостаток стационарных магазинов и скудность реализуемого ими ассортимента товаров в известной мере компенсировались введением мобильных торговых точек — автолавок и их речных аналогов — самоходных барж с оборудованными на них ларьками [Соколова 2005: 359]. Важно заметить, что даже после переподчинения Обского Севера в 1935 г. Главному управлению Северного морского пути при СНК СССР торговля с северными территориями и их снабжение велись преимущественно с юга по речным путям.

В полной мере стратегическое значение меридиональных водных путей Сибири раскрылось в связи с освоением нефтегазовых районов советской Арктической зоны [Istomin 2020]. В условиях отсутствия других средств сообщения задача снабжения новых промышленных районов была возложена на речников. Был проведен целый комплекс гидротехнических работ, направленных на преобразование речного ландшафта с целью обеспечения доступа к нефтегазовым месторождениям «с воды». Так, обские речники «разделали Пуровские вежи, “раскупили” устья рек Юмба, Широкая, Нурмо-Яха и открыли водный путь к объектам строящегося газопровода Ямал — Центр» [Прибыльский, Аксарин 2010: 166]. К началу 1970-х гг. удельный вес грузоперевозок по сибирским рекам в общем объеме грузоперевозок речного транспорта СССР составил 24,5 % [Васильева, Дмитриева, Макеев 2018: 65].

Именно в это время на севере Сибири для снабжения геологов, нефтяников, газовиков и строителей начали широко применяться типовые самоходные плавучие магазины (ПМ, плавамагазины, плавики [Исламова и др. 2014: 74]), использовавшиеся ранее на речных магистралях европейской части страны и в крупных морских портах для обслуживания судов на рейдах. Наиболее востребованными были так называемые немки — суда типа ПМ-600 и ПМ-700, построенные на судостроительных заводах Edgar André в Магдебурге и Rosslauer Schiffswerft в Росслау в 1969–1974 гг. Всего было приобретено 38 ПМ [Самоходные речные плавамагазины; Гуменюк 2016: 361]. На Обском Севере ПМ быстро доказали свою эффективность. Наряду с «освоенцами», их клиентами стали местные жители — рыбаки и оленеводы. В 1970-е гг. слово «плавамагазин» было зафиксировано в словаре новой лексики и фразеологии наряду с такими словами, как «бамовец», «вахта», «безнарядка» и др. [Котелова, Сорокин 1984]. Вместе с тем из-за высоких расходов на транспортировку и искусственно заниженных продажных цен северные поставки

были бременем для торговых организаций. Поэтому, как только в конце 1980-х гг. страна перешла к «хозрасчетному социализму», они расторгли отношения с северными округами [Слезкин 2017: 418], а ПМ встали на прикол.

«Нужно было как-то выживать». Так звучал самый распространенный ответ предпринимателей, отправившихся в 1990-е гг. со своими ПМ вниз по Оби, на мой вопрос о том, что заставило их заняться этим бизнесом. Все опрошенные начинали с одного ПМ, который приобретался или арендовался. Многие уже имели предпринимательский опыт в других сферах и рассматривали ПМ как выгодное вложение средств. В дальнейшем их бизнес-траектории дифференцировались: кто-то продал свой ПМ, кто-то ограничился занятием узкой ниши (например, продажей исключительно строительных материалов), лишь немногие смогли создать собственные судоходные компании. Рассказы предпринимателей об истории «своего дела на реке» больше всего напоминают вестерны, с такими типичными для них сюжетными линиями, как открытие новых путей сообщения, первоначальное неприятие приезжих торговцев местными жителями, войны с бандитами и борьба с конкурентами, установление отношений с местными властями и т.д.

«Золотой век» ПМ на Обском Севере пришелся на нулевые годы. В это время платежеспособность и потребительский спрос местного населения уже заметно возросли, тогда как слабая транспортная инфраструктура все еще не могла обеспечить поступление товаров с Большой земли. Как и сто лет назад, в летний период речной флот часто оставался единственным (если не считать вертолеты) доступным транспортным средством. В этих условиях торговля с ПМ была чрезвычайно выгодным бизнесом. Ситуация изменилась к концу 2010-х гг., когда наземные пути сообщения дотянулись до большинства населенных пунктов Средней и Нижней Оби, в некоторые из которых пришли крупные торговые сети. Сегодня привлекательность для ПМ сохранили только отдаленные поселки Нижней Оби и Обской губы. Однако высокая конкуренция ПМ, рост стоимости ГСМ, изношенность судов и сложные навигационные условия Обской губы заставили многих предпринимателей уйти из бизнеса, выставить свои ПМ на продажу. В настоящее время на Оби насчитывается, по разным данным, от 10 до 15 ПМ (включая выставленные на продажу), что составляет до половины всех ПМ, зарегистрированных в России [Локтионов 2013: 17].

Наследуя ПМ позднесоветского периода, предприниматели 1990-х — начала 2000-х гг. уже не могли воспользоваться результатами проведенных на Обском Севере в 1970-е — 1980-е гг.

гидротехнических работ. При отсутствии регулярных гидротехнических мероприятий и ремонта причальных сооружений высокая динамика изменений речного ландшафта Нижней Оби приводит к «закупорке» устьев рек вследствие намывания баров (подводных песчаных отмелей), подмыванию и обвалам берегов, зарастанию протоков и т.д. Поэтому, обладая судами индустриальной эпохи, предприниматели 1990-х гг. действовали во многом в деиндустриализованном пространстве, напоминая по ряду признаков Нижнее Приобье рубежа XIX–XX вв., которое необходимо было открывать заново. Связь между окружающей средой и экономикой проявилась, как будет отмечено ниже, и в возрождении в 1990-е гг. в руинированном ландшафте таких доиндустриальных практик товарообмена, как, например, бартер.

В нулевые годы ПМ прочно вошли в жизнь поселков Обского Севера. Их деятельность по сей день обуславливается описанным почти три тысячи лет назад особым этосом владельцев и команд

*из числа промышленных людей, обтекающих море
В многовесельных своих кораблях для торговли, о том лишь
Мысля, чтоб, сбыв свой товар и опять корабли нагрузивши,
Боле нажить барыша (Одиссея, VIII, 160).*

Вместе с тем ПМ заняли вполне определенное место в сетевом распределении и синхронизации информационных, товарно-денежных и сырьевых потоков на Обском Севере. Их преднамеренные цели, направленные прежде всего на извлечение прибыли, и обусловленные ими специфические паттерны мобильности породили целый ряд непреднамеренных последствий пространственно-логистического, экологического и социального характера.

Производство пространства: со-настройка элементов ландшафта, коммерческих задач и конструкции плавамагазинов

Нормативная для современной социальной географии метафорика «множественных пространств» и «гетерогенных сетей» [Thrift 1996] позволяет различить вклад ПМ в производство, использование и присвоение пространства Обского бассейна с целью извлечения того, что П. Бурдьё называет пространственной прибылью, т.е. ренты от распределения дефицитных социальных благ и услуг в условиях неравного к ним доступа. В системе различений П. Бурдьё случай ПМ относится к тому типу борьбы за пространственные прибыли, который реализуется в форме пространственной мобильности [Бурдьё 1993: 44],

которая обеспечивается постоянной со-настройкой (variable attunement) воспринимаемых человеком элементов ландшафта, задач его практической деятельности и технических возможностей [Ingold 2018].

Если в степной зоне Обь имеет незначительное число притоков, то в таежной она включает в себя столь разветвленную сеть ручьев, притоков и протоков, что расстояние между их руслами редко превышает 10–12 км [Павлинская 2007: 27]. В силу своей прагматики обские ПМ в большей степени, чем другие пользователи реки, связаны с находящимися (если не сказать затерянными) на многочисленных обских протоках и островах населенными пунктами и стойбищами (см. ил. 1 на цветной вклейке). Любой водный путь, ведущий к потенциальным покупателям, воспринимается судоводителем ПМ как предоставляемая ландшафтом возможность действия (affordance). «Мы заходим во все деревни, где есть вода. Есть вода — заходим, нет воды — не заходим» [Инф. 3]. Движение ПМ между отдаленными речными поселками «заново» наносит их на карту и создает между ними достаточно плотную и устойчивую сеть. Интересно, что с государственной точки зрения зона деятельности ПМ (как и сама их деятельность) представляется маргинальной:

Ну они ходят-то по боковым рекам. Я не знаю количество, честно сказать, уже там прямо... Ну в частном порядке там бегают как под пиратским флагом так называемым. В основном по боковым рекам ходят, они возят снабжение. То есть, соответственно, я сам первый раз это увидел в Мужах, увидел плавмагазин, первый раз зашел. Ну да, там от гвоздя и до, я не знаю, до мебели всякой. Я был очень удивлен. Хотя я знаю, что такое плавмагазин, но до такой степени. То есть именно боковые реки, вот они, где населенные пункты, где доставка невозможна, вот там дороги нету вот такой. Да, они работают. И в Обской губе, вот в районе там Антипаюты плавмагазины тоже, и на Тазовской реке... В Антипаюту, допустим, ту же ходят или где-то рядом, там населенные пункты вверх по реке. То есть тут уже нам они не говорят где. Вот именно боковые реки плюс вот Антипаюта, где невозможно транспортом каким-то доставить, автодороги нет, то есть, и самолетов нет. Вот на летний период именно только рекой, водным путем [Инф. 1].

Важнейшим аспектом со-настройки элементов водно-берегового ландшафта и работы ПМ являются ходовые качества и грузоподъемность судов. Типовые ПМ строились как речные теплоходы. Переделанные в 1990-е гг. под ПМ суда типа СТ (самоходный теплоход), ГТМ (грузовой теплоход малый), «Колхозница» (малое грузовое судно), прогулочные теплоходы

и баржи также были речными судами, предназначенными для хождения по крупным и малым рекам. Наиболее подходящим для выполнения функций ПМ считается «судно с низкой осадкой и высокой скоростью» [Инф. 5]. Эти характеристики позволяют ПМ использовать ландшафтные «возможности» (affordances) с максимальной эффективностью.

В прошлом году мы шли в <...> Пришли, ага, а там обе протоки обмелели. Ветер выгнал всю воду, совсем. «Метеоры» в протоки не заходили, людей снимали катерами. Толкач с баржей сунулся и сел на мель. «Чукотка» на рейде стоит, ждет, когда вода начнет прибывать, ага. А нам долго ждать нельзя. Как только вода чуть-чуть стала прибывать, мы пошли. Сначала носом, а потом развернулись кормой вперед. Винты улубляли дно, мы сами себе дорогу прокладывали. Шли о-о-очень медленно, нецы подплывали на лодках — смотрели, разинув рты. Пришли первые, все! Село наше. Потом Ира [судовой повар] пошла в душ, ее там песком засыпало. Это же все забортная вода. А там какая вода? Там один песок был. Над ней все смеялись потом, говорили: «Поскрабилась!» [Инф. 10].

Разнообразный ландшафт Нижнего Приобья обуславливает и логистические особенности работы ПМ. Зона их деятельности делится на два района: «Река» и «Губа», разграничительной линией между которыми служит параллель Салехарда, т.е. Полярный круг. Такое кодирование пространства является символическим, так как, строго говоря, акватория «Губы» начинается севернее Салехарда, примерно на 68°50' с. ш., а морская часть Обской губы — только с линии м. Каменный — м. Парусинный, в районе «Штанов», где Обская губа соединяется с Тазовской [Лапин 2011]. Речные суда не имеют права выходить в Обскую губу, она открыта только для морских судов и судов смешанного плавания «река — море», но на практике там работают и ПМ. Навигация в «Губе» из-за постоянных штормов крайне сложна, поэтому судоводители часто называют Обскую губу морем. Далеко не все ПМ решаются выходить в «Обское море», работа на котором отличается повышенной сложностью:

Я говорю: море, а не губа. Какая <неценз.> губа? Там берегов <неценз.> не видно, штормит — <неценз.>. Стояли на четырех якорях: двух носовых, двух кормовых — и за два дня нас снесло на три километра! На четырех якорях — на три километра! У нас вначале там весь товар бился. Битое стекло лопатами выгребали. Потом стали делать крепления, скотчем приматывать. Носовая волна может прокатиться через трюма, и ничего не будет, а боковая обязательно зальется. Муке сразу <конец, неценз.>. Ее все равно потом можно про-

дать, но покупатель обязательно позвонит хозяину, а хозяин влепит нам [Инф. 5].

Районы «Река» и «Губа» называются также «кругами», поскольку в каждом из них ПМ «ходят по кругам», охватывающим в зависимости от типа ПМ и наличия или отсутствия у него подвозки товаров от трех до десяти населенных пунктов. Небольшие ПМ, работающие, как правило, без подвозки, делают в сезон 1–3 «круга». ПМ крупных компаний с отлаженной системой подвозки товаров ходят по своим «кругам» в течение всего сезона, заходя в каждое включенное в «круг» село в среднем один раз в 7–10 дней и торгуя там от одного до трех дней.

Села за нами не закреплены, мы ходим по кругу. Один загружается довозкой, другой в это время торгует. Потом меняемся. Двух ГТМ на круг достаточно. Ну если побольше [круг], можно работать втроем. По-любому два своих [ПМ] в одном селе не стоят. Конкуренты приходят, конечно, а свои — нет. Все в порядке очереди [Инф. 4].

В середине нулевых годов, прокладывая свои маршруты на Обском Севере, отдельные ПМ доходили до таких труднодоступных сел, как, например, село Толька Красноселькупского района ЯНАО. Однако такие экспедиции были признаны слишком рискованными и, главное, нерентабельными:

По Оби, через Губу, в Тазовскую губу на реку Пур. Дошли до Красноселькупа и еще выше, до поселка Толька. Торговали хорошо, товар отбили, но слишком большой расход солярки, и вода там часто сходит из-за ветра. Нам уже сказали: «Вы че стоите? Штас вода уйдет, навсегда здесь останется». Мы еле успели уйти с водой. Еще думали еще раз сходить, но солярка вздорожала, да ну <неценз.>. Народу там мало живет, а солярки расходуется много [Инф. 4].

Эффективно сочетая ландшафтные «возможности» (affordances) со своими ходовыми и грузоподъемными качествами, ПМ максимально расширяют доступное им географическое пространство, протягивая торговые сети от портов приписки на юге (Тобольск, Томск, Омск) до отдаленных сел и факторий побережья Обской губы (70°10' с.ш.) на севере. При этом важно подчеркнуть, что непреднамеренным последствием работы ПМ «по кругам» является укрепление горизонтальной связанности северных территорий, их включение в плотные торгово-транспортные сети, что, в свою очередь, способствует повышению жизнестойкости населенных пунктов, снижению или предотвращению их депопуляции [Шелудков, Орлов 2019: 47]. Таким образом, материальность и социальность ПМ оказываются неразрывно взаимосвязанными.

**Принцип мультимодальности:
организация товарно-денежных и сырьевых потоков
в сложном ландшафте**

В семиотическом (сетевом) пространстве, в отличие от географического, корабль остается неподвижным [Ло 2006]. С этой точки зрения ПМ может рассматриваться как канал, по которому в обе стороны перемещаются товарно-денежные и сырьевые потоки [Urry 2000: 38]. Как было показано выше, их движение обеспечивается путем слияния торгово-транспортных сетей и ландшафта. Использование ландшафтных «возможностей» (affordances) — ключевой элемент характерной для удаленных северных территорий транспортной мультимодальности, т.е. сочленения в повседневных мобильных практиках разных транспортных средств, официальных и неформальных, постоянных (авиа) и сезонных (наземных и водных) путей сообщения [Замятина, Пилясов 2018: 32].

Так, базирующиеся в портах Тобольска, Томска и Омска ПМ закупают товары у производителей в Новосибирске, Кемерово, Тюмени и других городах, откуда они доставляются в порты приписки ПМ на седельных автомобильных поездах (фурах). Затем товары перегружаются непосредственно на ПМ или судоподvozчики (сухогрузные теплоходы), регулярно курсирующие между базовым портом и «рабочими зонами» ПМ. В качестве подвозчиков используются суда СТ, СХ «Тюменский» и др., способные перевозить до 700 т груза как по «Реке», так и по «Губе». Подвозка товаров производится также авто- и железнодорожным транспортом через расположенные в непосредственной близости от «рабочих зон» ПМ пункты. Для «Реки» это поселок городского типа Приобье Ханты-Мансийского автономного округа (к нему протянута ветка Свердловской железной дороги), а для «Губы» — город Лабитнанги Ямало-Ненецкого автономного округа (к нему подходит несколько региональных автодорог общего пользования и ветка Северной железной дороги). Эффективная работа ПМ как канала перемещения материальных объектов невозможна без своевременной подвозки и, что не менее важно, быстрой и без потерь перегрузки товаров. Для ее проведения используются нанимаемые на берегу (если перегрузка идет у причала) или штатные (если перегрузка идет на воде) грузчики (ил. 2).

Организация жизни ПМ и его внутреннее устройство целиком подчинены задаче обеспечения непрерывности движения проходящих через ПМ материальных потоков. Экипаж ПМ состоит из судоводительской и коммерческой команд. Первая формируется из профессиональных речников и возглавляется капитаном, в ее составе на матросских должностях часто рабо-

тают студенты-речники. Вторая команда подчинена директору ПМ. Вопросы передвижения ПМ обсуждаются совместно директором и капитаном, при этом решающий голос принадлежит капитану. Коммерческую команду составляют продавцы-консультанты и грузчики. Достаточно тяжелые условия работы и проживания (общие небольшие каюты по четыре-шесть человек) являются причиной значительной «текучки» продавцов-консультантов: «Когда приходишь до Яр-Салей¹, продавцы уже на треть могут смениться. Яр-Саля — последняя точка, где можно сойти, потом уже никуда не деться» [Инф. 4]. Если позиция капитанов и директоров ПМ престижна и высокооплачиваема (зиму они обычно проводят в Таиланде), то преимущества работы продавцов-консультантов и грузчиков на ПМ неочевидны: «Нет, моя зарплата на земле ничуть не отличается. На земле и не штормит. Почему тогда плавагазин? [смеется]» [Инф. 7]. Ответ на этот вопрос чаще всего заключается в жизненных обстоятельствах сотрудников ПМ среднего и низшего звена. Для многих из них работа на ПМ дает возможность сбежать от домашних проблем, сэкономить средства (обе команды находятся на полном довольстве владельца ПМ) или даже заработать (сдать свою квартиру на время отсутствия в аренду). Дополнительный заработок дает реализация «левого» товара, завышение стоимости товаров, подработка в селах. Свои «серые заработки» есть и у судоводителей (продажа солярки, как правило разбавленной; «левые» закупки рыбы и др.). Общим для всех обитателей ПМ является тезис о привлекательности «кораблядской жизни». При этом смысловое поле данного понятия чрезвычайно широко: для разных людей оно включает в себя такие аспекты, как пьянство, сексуальные приключения (половой состав обеих команд смешанный, среди продавцов-консультантов преобладают женщины), северная романтика и т.п. Следует заметить, что, хотя на работу на ПМ нанимаются люди буквально со всех концов страны, представителей индигенных народов на ПМ нет (только однажды мне встретился грузчик-ненец).

Серийные ПМ относятся к группе «специальных судов» и представляют собой теплоходы с торговыми помещениями в надстройке и складами и рефрижераторными отделениями в трюме [Таровик и др. 2017: 150]. Внутреннее пространство ПМ разделено на две части: «верх» и «низ». «Верх» — это отделы ПМ, расположенные в надстройке (на несерийных ПМ — в переделанных каютах), «низ» — отделы ПМ, расположенные в трюмной части судна. Обычно «внизу» размещаются продуктовые

¹ В обыденной речи вместо «Яр-Сале» часто используется форма множественного числа: «Яр-Сали» или «Яр-Саля».

отделы («заморозка», «овощи и фрукты») и собственно места хранения продуктов, а «наверху» — все остальные отделы («бакалея», «одежда», «бытовая химия», «инструменты», «охота и рыбалка» и др.). Отделы часто объединяются (ил. 3–5).

Ассортимент ПМ чрезвычайно разнообразен. Товары объединяются в следующие основные группы: бытовая и цифровая техника, мебель, окна, строительные материалы и инструменты, текстиль, товары для спорта, хозтовары [Судоходная компания]. «Шестисотые» и «семисотые» ПМ («немки») и ГТМ — настоящие «супермаркеты на воде» [Супермаркет на воде 2015]. Компании, владеющие ПМ меньшей грузоподъемности или отдельными малыми судами, обычно специализируются на торговле двумя-тремя видами товаров. Выгодным товаром являются свежие овощи и фрукты. Преимущество в их реализации получают ПМ, оснащенные холодильными установками. По выражению информантов, у каждого ПМ есть свой «акцент»: «Наш акцент — бытовая техника, мебель, кухни, столы, строительные материалы пользуются большим спросом. Кто-то одними стройтоварами торгует» [Инф. 2]. ПМ обеспечивают также доставку «спецаказов», т.е. полностью или частично заранее оплаченных адресных товаров. В категорию «спецаказов» попадают и товары, приобретенные у компаний, не являющихся поставщиками ПМ (например, ИКЕА). В таком случае ПМ зарабатывают на перевозке товаров. Предметом особой гордости крупных ПМ является их способность доставить любой товар. «Один раз нам заказали ТРЭКОЛ [снегоболотоход]. Не вопрос. Привезли ТРЭКОЛ» [Инф. 5]. Внутри потока товаров, проходящего через ПМ, члены экипажа нередко реализуют собственный, как правило небольшой по объему, «левый» товар.

Несмотря на то что в удаленных поселках всегда есть высокий спрос на алкоголь и сигареты, крупные ПМ не реализуют их. Дело заключается не только в том, что продажа алкоголя разрешается лишь в стационарных точках. Внушительные транспортные расходы заставляют владельцев ПМ «работать оборотами» [Инф. 2]. Поэтому в первую очередь ПМ загружаются товарами, которые (1) пользуются стабильным спросом, (2) продаются по «хорошей» цене, (3) компактны и просты в транспортировке. С этой точки зрения алкоголь оказывается невыгодным товаром, проигрывая, в частности, бытовой и цифровой технике — лидирующей группе товаров средних и крупных ПМ. Кроме того, наличие на борту алкоголя провоцирует экипаж на запойное пьянство, а местных жителей — на конфликт с экипажем из-за постоянных требований продать алкоголь «в долг». Месячный оборот обских ПМ составляет от 3 до 5 млн руб. (данные на лето 2019 г.).

Обратный поток материальных объектов (от северных сел к городам базирования ПМ) не столь разнообразен. В настоящее время его составляет прежде всего металлолом, который скупается у местного населения или подбирается как бесхозный. В 1990-е гг. ПМ брали у местного населения рыбу «на реализацию в счет оплаты» [Инф. 2], но в нулевые годы такие схемы уже не работали. Сейчас рыба составляет второй по значимости после металлолома объект обратного вывоза ПМ. По мнению местных жителей, продавать рыбу коммерсантам с Большой земли гораздо выгоднее, чем собственным рыбозаготовительным предприятиям, поскольку частные предприниматели покупают рыбу по «более приемлемым» ценам [Мартынова 2018: 709]. Обратным вывозятся и нереализованные товары, которые затем хранятся на складах до следующей навигации. Некоторые ПМ предоставляют своим клиентам в северных селах услуги по гарантийному обслуживанию бытовой техники.

Там ведь постоянно перебои в электроэнергии, горит все нахрен. Все свалки телевизорами завалены. Холодильники, морозилки просто на улице стоят. Мне одна говорила, у нее за год шесть холодильников сгорело. Да, она говорит: столько этого барахла, не знаем, куда девать. И это раз за разом случается, а потом мы начали поддерживать гарантию. Завод дает три года гарантии, мы гарантируем, что в течение этого срока мы будем осуществлять ремонт этих холодильников; правда, это будет не за 15–20 дней, как это государство гарантирует: мы же на краю земли — у нас 20 дней в одну сторону самоходка идет. Да, забираем, везем в Томск, потом возвращаем [Инф. 2].

Можно было бы ожидать оказание ПМ услуг по перевозке пассажиров, по крайней мере на обратном пути или на переходе к близлежащему населенному пункту. Однако такие услуги не оказываются даже неформально не столько из-за отсутствия у ПМ и судов-подвозчиков соответствующей лицензии, сколько из-за непредсказуемости маршрута, который в любой момент может быть скорректирован из-за изменения погодных условий, появления конкурирующих ПМ и т.п. Наконец, владельцы ПМ, их директора и капитаны судов крайне насторожено относятся к самой мысли о том, чтобы взять на борт «чужака». Мне был известен только один случай, когда владелец ПМ перевозил с севера в порт приписки своего делового партнера вместе с крупной партией металлолома.

В деятельности ПМ принцип мультимодальности прослеживается на всех стадиях движения товара от производителя до покупателя, равно как и сырых материалов — от мест их забора до пунктов реализации. Работа ПМ как канала товарно-денежных и сырьевых потоков является результатом ассоциации

элементов различных природно-социальных и социально-технических сетей, логистических схем и конструктивных особенностей ПМ. В системе различения транспортной инфраструктуры как совокупности коридоров в пространстве, обеспечивающих реципрокный поток людей, товаров и идей (шоссе, железная дорога, водный путь и т.п.), и узлов внутри более крупных транспортных сетей (морские порты, аэропорты и т.п.) [Швайцер 2020: 21] ПМ занимают промежуточное место, сочетая в себе оба качества: и прокладчиков путей сообщения, и узлового пункта обмена. Иначе говоря, ПМ представляют собой то самое место, в котором соединяются, взаимодействуют и фрагментируются различные области реляционных сетей и потоков [Urqu 2000: 140].

Гибридная темпоральность: синхронизация ритмов природной, корабельной и береговой жизни

Как показал Джон Урри, мобильность не может быть понята без учета режимов темпоральности. Временная устойчивость многообразных комбинаций и сетей взаимодействия людей и материальных объектов важна не менее, чем их пространственная стабильность [Urqu 2000: 78]. Операционная координация достигается путем синхронизации различных режимов темпоральности [Эриксен 2003; Люббе 2019; Карасева, Момзикова 2019]. В частности, со-настройка элементов ландшафта и логистики ПМ, сочленение различных транспортных средств и путей сообщения, работа экипажа, движение товарно-денежных потоков и т.д. обеспечиваются посредством синхронизации жизненных ритмов всех элементов природно-социального континуума [Ingold 2000: 198].

Ритмы экологического времени точнее всего определяются по тем явлениям, от которых зависит передвижение людей [Evans-Pritchard 1940: 96]. Для жителей отдаленных обских поселков таковыми служат открытие рек с наступлением лета и формирование сплошного снежоледового покрытия с приходом зимы. В первом случае смена сезонов маркируется началом навигации, а во втором — установлением «зимников» (снежоледовых дорог). В межсезонье сохраняется только авиасообщение. «Мы здесь живем как на острове», — говорят о себе жители поселков. Открытие водных путей сообщения летом и снежоледовых — зимой всегда ожидаются ими как важнейшие события годового (экологического) цикла. «Как будто отдушину открывает. Все равно надо куда-то выехать или нет, знаешь, что теперь можешь [выехать]. Это приятно. Ну и за зиму накапливается негатив все равно. Поэтому ждешь, когда уже лето. Плавамагазины раньше

всех приходят, они прямо за льдом идут. Да-да, прямо за льдом. Они пришли — значит, лето» [Инф. 11].

Плавмагазины открывают навигацию в начале мая, как только с реки начинает сходить лед, двигаются, буквально упираясь в льдины, и завершают навигацию в конце октября, когда лед начинает вытеснять их из акватории [Удивительно интересно 2016]. Для береговых северных поселков прибытие первого и отбытие последнего ПМ — маркер смены времен года. «Лето начинается, когда начинается навигация. Раньше всех приходят плавмагазины. Официально еще не открыта [навигация] — плавмагазины уже идут. У нас самыми первыми чалятся плавмагазины» [Инф. 9]. «Мы всегда провожаем последний плавмагазин. Они самые последние уходят. Бывает, что не успевают, когда лед встает. Остаются у нас зимовать. Случается такое, да. Платочками не машем (смеется). Просто отмечаем — все, ушел, лето кончилось» [Инф. 11]. Таким образом, как темпоральные субъекты ПМ не только подчиняются естественным ритмам, но и сами являются часами, участвующими в производстве социального времени береговых поселков.

В соответствии с сезонным ритмом поселковой жизни летом береговые обские поселки заметно пустеют. По словам директора одного из торговых центров с. Яр-Сале (Ямальский район, Ямало-Ненецкий автономный округ), «летом процентов шестьдесят, это точно, из поселка уезжают. Это еще ладно хоть детвора тут есть местная, а вы посмотрите русское население: они почти все уезжают. У нас тут как только школа закончилась — тридцать процентов поселка уезжает. Как только экзамены сдали — еще процентов двадцать» [Инф. 8]. В связи с «летним вымиранием» поселков непродуктовые отделы местных магазинов во многих случаях закрываются на весь летний период (ил. 6).

Освободившуюся нишу занимают ПМ. Если «русское» население северных поселков закупает предметы «сельской роскоши» (мебель, бытовую технику) [Супермаркет на воде 2015] преимущественно зимой в местных стационарных магазинах, то представители коренного населения обычно приобретают товары той же группы летом на ПМ. За дополнительную плату продавцы-консультанты ПМ собирают и устанавливают мебель, подключают и настраивают бытовую технику. Некоторые ПМ принимают заказы на изготовление индивидуальной мебели. В наиболее отдаленных северных поселках едва ли не вся «сельская роскошь» приобретается на ПМ. Это обстоятельство приводит владельцев ПМ к осознанию своей культуртрегерской функции: «Мы принесли на Север цивилизацию!» [Инф. 2]. Товары ПМ пользуются спросом и среди тундрового населения,

представители которого приобретают брезент и доронит для летнего покрытия жилища (чума), обустройства окон и привходных тамбуров, резиновые сапоги и надувные резиновые лодки, специальное охотничье и рыболовное снаряжение. Исследователи отмечают у тундровиков сезонную замену традиционных предметов быта на их современные аналоги. Например, ненцы-тундровики продолжают использовать для ловли оленей плетенный из кожаных ремешков тынзын, но в летнее время предпочитают ему аркан из капронового шнура, так как последний более устойчив к воздействию влаги [Адаев 2018: 159].

Вместе с тем деятельность ПМ влияет на рабочий цикл производителей, находящихся на Большой земле за тысячи километров от поселков Нижнего Приобья.

Кому на «земле» летом нужен телевизор или мебель? Мебель возмрут в ноябре, летом все на дачах, а там-то [на Севере] спрос сезонный. Другого пути нет — надо летом все закупать. Поэтому если правильно все эти усилия распределять, то те же самые мебельщики получают от нас второе дыхание — второй сезон. У них свой сезон, мягко говоря, с сентябрь по февраль. Все, сезон закончился. В марте мебель уже никто не покупает, ну если исключительные случаи — кто-то ремонтируется к марту. Дальше уже начинается другая песня: готовятся к отпускам, дача, рассаду свою делают. Здесь [на Севере] — второе дыхание, второй сезон. Эти мебельщики все прекрасно понимают. Если раньше нам говорили: мы дадим только мебель за деньги, да причем за наличные, — мы, в общем-то, всех переубедили. Сейчас сами к нам в очередь выстраиваются [Инф. 2].

Поскольку на севере водный транспорт все еще остается самым дешевым средством доставки грузов, время навигации используется для «досрочного завоза». «Так больше не говорят — северный завоз, — поправила меня сотрудница администрации Яр-Салинского муниципального образования. — Это было государственное, сейчас все частное. Летний досрочный завоз, летом проходит он и потом уже когда зимник встает, вот по зимнику завозят. Собственными силами, кому это надо. Конечно, все основное летом стараемся завезти, потому что по воде дешевле» [Инф. 12]. Крупные компании ПМ успешно участвуют в конкурсах и реализациях тендерных подрядов в рамках «досрочного завоза»:

Мы в тендерах тоже участвуем. Мы возим муку с мукомольного завода. Загружаем в общей сложности 500–600 тонн муки. Нашей мукой мы снабжаем Мужы, Яр-Сале, Панаевск, Сенай-Сале, в Ньду частично заходим, в Новом Порту бываем. Мало того, мы же еще выигрываем тендер на поставку в школы-интернаты многих товаров. Там же целый комплекс идет —

там и картофель, и яблоки, и творог, и молоко, и сыры... Мы выходим на тендер, играем на этом тендере нашими ценами, нашими возможностями. Наша главная возможность — это то, что мы сами производим перевозку. Перевозка у нас может идти в ноль. А дальше уже от лукавого: если мы хотим кого-то от этого тендера отбить, ну чтобы и на следующий раз не лез к нам, то мы можем сработать и в ноль. Перевозка-то наша [Инф. 2].

Плавмагазин может рассматриваться как существующее в определенных ритмах сочетание места и действий по поводу определенных ресурсов [Гончаров 2019: 228]. Объединяя производителей, поставщиков и потребителей, ПМ выполняют ту работу, которую Джон Урри определяет как синхронизацию пространственно-временных маршрутов [Urry 2000: 172]. Иначе говоря, движение товарно-денежных и сырьевых потоков через ПМ обеспечивается, помимо рассмотренных в предыдущем разделе материальных факторов, синхронизацией деятельности ПМ с работой товаропроизводителей на Большой земле и мероприятиями по «досрочному завозу» на Севере.

Непосредственно в «рабочих зонах» ПМ большое значение имеет синхронизация «речной» и «береговой» жизни. Она достигается благодаря гибриднему характеру темпорального режима ПМ, судоводительские команды которых живут по «речному», а коммерческие — по «береговому» времени. Первому соответствует «вахтенное», а второму — «рабочее» расписание. Ни у одной из команд не бывает «выходных» (нерабочих) дней. Для членов судоводительской команды предусмотрен междувахтовый отдых, первая часть которого уходит обычно на сон, а вторая — на досуг. Время отдыха членов коммерческой команды укладывается в промежуток их «рабочего» расписания между «ужином» и «сном» (19:00–23:00). Досуговые практики на ПМ не отличаются большим разнообразием. В основном свободное время уходит на принятие душа и стирку. «Расслабление» достигается за счет «посиделок» с чаем или алкогольными напитками, разговоров «о жизни», гораздо реже — игрой в карты, шахматы, шашки, нарды или «настолки» (настольные игры). Распространенная практика — показывать друг другу юмористические видеоролики, скетчи из «сохраненок» на смартфонах. Едва ли не у каждого члена экипажа есть ноутбук или планшет с большим запасом полнометражных художественных фильмов и сериалов, которые часто просматриваются совместно.

Помимо требований трудовой дисциплины, строгое соблюдение временного распорядка на ПМ диктуется еще и тем обстоятельством, что в условиях полярного дня, на период которого при-

ходится основное время работы ПМ, не привыкший к «постоянному дню» человек может легко выбиться из своих суточных биоритмов, столкнуться с бессонницей. Поэтому практически никто на ПМ не «засиживается», не «сидит в телефоне» или за ноутбуком позже полуночи. Употребление алкоголя «на сон грядущий» часто объясняется не только желанием «расслабиться» после трудового дня или вахты, но и жизненной необходимостью: «Иначе тут не уснуть». Важным условием, обеспечивающим членам экипажа привычный темпоральный режим, являются различные способы коллективной (шторы, картонки, черный скотч и т.п. для иллюминаторов) и индивидуальной (маски для сна) светоизоляции.

Плавамагазины и подвозчики, базирующиеся в Тюмени и Тобольске, действуют в одном с северными поселками часовом поясе. Томские ПМ по прибытии в свои «рабочие зоны» на Обском Севере переходят на местное, «тюменское», время, тогда как томские подвозчики, курсирующие не только между Томском и обслуживаемыми ими ПМ, но и между «тюменским» и «томским» часовыми поясами, предпочитают жить по своему, «томскому», времени. В результате при встречах томского ПМ и томского подвозчика последнему приходится ждать первого (например, для начала перегрузки товаров), так как рабочий день на ПМ начинается и заканчивается на час позже. Именно эта ситуация запечатлена на ил. 2: на ПМ «Владимир Черных» тюменское время, а на корабле-подвозчике «Тюменский 7» — томское.

Помимо вполне очевидных, ПМ выполняют еще одну, неспецифическую для них, но чрезвычайно важную для северных сел функцию. ПМ привносят в размеренную поселковую жизнь элемент разнообразия. «Все у нас хорошо, но очень однообразно, все одно и то же. Одни и те же лица всегда. Вы же устаете дома сидеть, даже там у вас все как надо, телевизор — это все равно четыре стены. И тут такое же. Всегда все одно и то же» [Инф. 11]. Действительно, благоустроенная под патронажем крупных нефтегазодобывающих корпораций жизнь береговых обских сел отличается монотонностью. Поэтому ПМ воспринимаются жителями поселков еще и как элемент развлечения, как «место, куда можно сходить, просто посмотреть» [Инф. 11]. Таким образом, ПМ непреднамеренно вносят разнообразие в локальную темпоральность, восполняя дефицит событийности и порождая новые досуговые практики. Со своей стороны, для избегания возможных конфликтных ситуаций капитаны и директора ПМ рекомендуют членам своих команд «не сходить лишний раз на берег». Между обитателями ПМ и поселков сохраняется социальная дистанция, оба мира воспринимаются в целом как чужие друг для друга.

Заключение

Важным отличием северо-обских ПМ от парусников португальских купцов, исследованных Джоном Ло, является более высокая зависимость первых от условий речного (водно-берегового) ландшафта. В этом отношении пробирающиеся по обским протокам и поймам ПМ ближе к древнегреческим морским торговцам, ходившим от острова к острову, практически всегда имея в поле зрения какую-либо часть суши, нежели к португальским купцам, устремляющимся в открытый океан в погоне за пассатами [Ло 2018: 180]. Иначе говоря, случай ПМ заставляет обратить особое внимание на роль ландшафтных условий в формировании и функционировании мобильной торговой инфраструктуры.

Водно-береговой ландшафт, как показывает опыт ПМ, обладает собственной агентностью в деле «сборки» пространства, выстраивания каналов перемещения товарно-денежных и сырьевых потоков и координации социального времени. Большая, чем у других речников, готовность ПМ использовать ландшафтные преимущества для извлечения пространственной прибыли [Бурдые 1993: 44] обеспечивает высокую адаптивность и пластичность созданной ими мобильной торговой инфраструктуры, прочно связывая ее с окружающим ландшафтом вплоть до их слияния в единую функциональную систему в смысле Т. Ингольда [Ingold 2000; 2018].

Важнейшим аспектом такой связанности выступает пространственно-временная синхронизация информационных, товарно-денежных и сырьевых потоков, достигаемая благодаря гибриднему характеру темпорального режима самого ПМ: внутри него сосуществуют судоводительский и коммерческий темпоральные циклы, что дает возможность ПМ одновременно подключаться к ритмам как береговой (работа магазина), так и речной (встреча с судном-подвозчиком, перегрузка товаров, в акватории Обской губы — приливно-отливные процессы и т.п.) жизнедеятельности. Рассмотренный кейс открывает возможности для теоретической проблематизации взаимосвязи мобильности, ландшафта и режимов темпоральности.

Благодарности

Исследование выполнено за счет гранта Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 20-05-00592 А). Я признателен анонимным рецензентам и редакции «Антропологического форума» за важные советы и рекомендации, а также сердечно благодарен предпринимателю Виктору Черных (Томск) и экипажу сухогрузного теплохода «Тюменский-7» за неоценимую помощь в проведении полевого исследования.

Источники

- Кочнев П.Ф.* Жизнь на большой реке. Записки сибирского приказчика. Новосибирск: Сова, 2006. 383 с.
- Самоходные речные плавамагазины. <<http://www.cruiseinform.ru/cruisepedia/fleet/plavuchiy-magazin/>>.
- Судоходная компания (ИП Черных). Каталог. <<http://флоттомск.рф/catalog/>>.
- Супермаркет на воде // Вести. Ямал. 2015, 2 июля. <https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/supermarket_na_vode_po_yamalu_kursiruet_plavmagazin148201>.
- Удивительно интересно, крайне сложно... // На вахте. 2016. № 34.

Библиография

- Адаев В.Н.* Трансформация культуры: современные материалы и технологии в жизни тундровых ненцев-оленеводов ЯНАО // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2018. № 3. С. 158–168.
- Бродель Ф.* Грамматика цивилизаций. М.: Весь мир, 2008. 552 с.
- Бурдье П.* Социология политики. М.: Socio-Logos, 1993. 336 с.
- Васильева В.В., Карасева А.И., Болотова А.А.* Мобильность, инфраструктура и восприятие места // Вахтин Н., Дудек Ш. (отв. ред.). «Дети девяностых» в современной Российской Арктике: Сб. статей. СПб.: Изд-во Европ. ун-та в Санкт-Петербурге, 2020. С. 139–173.
- Васильева О.Е., Дмитриева А.А., Макеев И.В.* Особенности развития внутреннего водного транспорта России на современном этапе // Известия вузов. Северо-Кавказский регион. Естественные науки. 2018. № 4. С. 64–71.
- Вахштайн В.С.* Джон Ло: социология между семиотикой и топологией // Социологическое обозрение. 2006. № 1. С. 24–29.
- Вершинин Е.В.* Русская колонизация Северо-Западной Сибири в конце XVI–XVII вв. Екатеринбург: Демидовский институт, 2018. 503 с.
- Газенвинкель К.Б.* Обские пираты прошлого века // Исторический вестник. 1893. № 8. С. 455–468.
- Гончаров Н.С.* Элементы деятельности: места, движения, ритмы и ресурсы // Кунсткамера. 2019. № 4. С. 220–231.
- Гулишамбаров С.И.* Торговля, промышленность и пути сообщения в Сибири. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1893. 78 с.
- Гуменюк А.А.* Новые формы советской торговли и бытового обслуживания в повседневной жизни советского человека в 1953–1985 годы // Известия Саратовского университета. История. 2016. № 3. С. 359–365.
- Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.* Новый подход к освоению северных и арктических территорий России: локальная транспортная система // Проблемы развития территории. 2018. № 4 (96). С. 26–41.
- Зиновьев В.П.* (отв. ред.). Очерки истории освоения и изучения Северной Азии. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2019. 340 с.

- Исламова Ю.В., Пыхтеева А.А., Белобородов В.К., Калемина Ю.В. Русское слово на земле Югорской (опыт словаря старожильческих говоров Обь-Иртышского междуречья). Тюмень: Формат, 2014. 290 с.
- Казаркин А.П. Этапы колонизации Сибири // Вестник Томского государственного университета. История. 2008. № 2. С. 31–40.
- Карасева А.И., Момзикова М.П. Часовые пояса и синхронные телекоммуникации: незаметная работа по темпоральной координации у горожан Дальнего Востока России // Этнографическое обозрение. 2019. № 3. С. 42–61.
- Котелова Н., Сорокин Ю. (ред.). Новые слова и значения: словарь-справочник по материалам прессы и литературы 70-х годов. М.: Русский язык, 1984. 808 с.
- Лалин С.А. Гидрологическая характеристика Обской губы в летне-осенний период // Океанология. 2011. № 6. С. 1–10.
- Латур Б. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию. М.: ИД Высшей школы экономики, 2014. 384 с.
- Ло Дж. Объекты и пространства // Социология вещей. М.: Территория будущего, 2006. С. 223–243.
- Ло Дж. Технология и гетерогенная инженерия: случай португальской экспансии // Логос. 2018. № 5. С. 169–202.
- Локтионов А.Н. Технический надзор за судами внутреннего и смешанного плавания // Вопросы оценки. 2013. № 1. С. 15–28.
- Люббе Г. В ногу со временем. Сокращенное пребывание в настоящем. М.: ИД Высшей школы экономики, 2019. 456 с.
- Мартынова Е.П. «Куда рыбу и мясо сдаете?»: экономические практики на Обском Севере // Вестник угроведения. 2018. № 4. С. 705–715.
- Мечников Л.И. Цивилизация и великие исторические реки: географическая теория развития современных обществ. СПб.: Изд. ред. журнала «Жизнь», 1898. 206 с.
- Павлинская Л.Р. Реки Сибири // Павлинская Л.Р. (отв. ред.). Реки и народы Сибири: Сб. науч. статей. СПб.: Наука, 2007. С. 18–54.
- Побережников И.В. (ред.). История Ямала: в 2 т. Екатеринбург: Баско, 2010. Т. 1: Ямал традиционный. Кн. 2: Российская колонизация. 323 с.
- Поворознюк О.А., Давыдов В.Н., Швайцер П. (отв. ред.). Социальная жизнь транспортных инфраструктур на Российском севере // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 8–102.
- Прибыльский Ю.П., Аксарин В.В. На стремнине жизни: прошлое и настоящее водников Обь-Иртышья. Тюмень: Вектор Бук, 2010. 332 с.
- Славин С.В. Освоение Севера. М.: Наука, 1975. 198 с.
- Слезкин Ю. Арктические зеркала: Россия и малые народы Севера. М.: НЛО, 2017. 512 с.
- Соколова З.П. О современном положении хантов Шурышкарского района Ямало-Ненецкого национального округа Тюменской области // Соколова З.П., Пивнева Е.А. (ред.). Этнологическая экспертиза: народы Севера России. 1959–1962 годы. М.: ИЭА РАН, 2005. С. 324–367.

- Соколова З.П. Советский магазин: торговля и алкоголь на Обском Севере (коренное население в 1950–1980 гг.) // Этнографическое обозрение. 2017. № 1. С. 97–108.
- Таровик О.В., Кондратенко А.А., Крестьянцев А.Б., Топаж А.Г. Грузоперевозки по водным путям Западной Сибири: текущее состояние и перспективы развития // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2017. № 51. С. 142–154.
- Швайцер П. Политика мобильности на циркумполярном Севере: к антропологии транспортных инфраструктур // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 19–31.
- Шелудков А.В., Орлов М.А. Топология сети населенных пунктов как фактор динамики сельского расселения (на примере Тюменской области) // Известия РАН. Серия географическая. 2019. № 4. С. 46–62.
- Эриксен Т.Х. Тирания момента: Время в эпоху информации. М.: Весь Мир, 2003. 207 с.
- Эткинд А. Внутренняя колонизация. Имперский опыт России. М.: НЛО, 2013. 448 с.
- Эткинд А. Природа зла. Сырье и государство. М.: НЛО, 2020. 504 с.
- Argounova-Low T. Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // Journal of Ethnology and Folkloristics. 2012. Vol. 6. No. 1. P. 71–88.
- Bagwell P. The Transport Revolution from 1770. L.: Batsford, 1974. 460 p.
- Evans-Pritchard E.E. The Nuer. A Description of the Modes of Livelihood and Political Institutions of a Nilotic People. Oxford: Clarendon Press, 1940. 272 p.
- Febvre L. La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire. P.: Albin Michel, 1949. 475 p.
- Ferguson J. Structures of Responsibility. Afterword // Ethnography. 2012. Vol. 13. No. 4. P. 558–562. doi: 10.1177/1466138111435755.
- Harvey P., Knox H. Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2015. 239 p.
- Heft H. Ecological Psychology in Context: James Gibson, Roger Barker, and the Legacy of William James Radical Empiricism Resources for Ecological Psychology. Mahwah, NJ; L.: Lawrence Erlbaum Associates, 2001. 467 p. doi: 10.4324/9781410600479.
- Heras-Escribano M., De Pinedo-Garcia M. Affordances and Landscapes: Overcoming the Nature–Culture Dichotomy through Niche Construction Theory // Frontiers in Psychology. 2018. No. 8. P. 1–15. doi: 10.3389/fpsyg.2017.02294.
- Ingold T. The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill. L.: Routledge, 2000. 460 p.
- Ingold T. Being Alive: Essays on the Movement of Knowledge and Description. N.Y.: Routledge, 2011. 270 p. doi: 10.4324/9780203818336.
- Ingold T. Back to the Future with the Theory of Affordances // HAU: Journal of Ethnographic Theory. 2018. Vol. 8. No. 1/2. P. 39–44. doi: 10.1086/698358.
- Istomin K. Roads versus Rivers. Two Systems of Spatial Structuring in Northern Russia and Their Effects on Local Inhabitants // Sibirica. Interdisciplinary

- Journal of Siberian Studies. 2020. Vol. 19. No. 2. P. 1–26. doi: 10.3167/sib.2020.190202.
- Kruglova A.* Driving in Terrain: Automobility, Modernity, and the Politics of Statelessness in Russia // *American Ethnologist*. 2019. Vol. 46. No. 4. P. 457–469. doi: 10.1111/amet.12839.
- Kuklina V., Petrov A., Krasnoshtanova N., Bogdanov V.* Mobilizing Benefit-Sharing through Transportation Infrastructure: Informal Roads, Extractive Industries and Benefit-Sharing in the Irkutsk Oil and Gas Region, Russia // *Tysiachniouk M., Petrov A.N., Gassiy V.* Benefit Sharing in the Arctic Extractive Industries and Arctic People. Basel: MDPI, 2020. P. 183–201. doi: 10.3390/resources9030021.
- Larkin B.* The Politics and Poetics of Infrastructure // *Annual Review of Anthropology*. 2013. Vol. 42. P. 327–343. doi: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.
- Law J.* Technology and Heterogeneous Engineering: The Case of Portuguese Expansion // *Bijker W.E., Hughes T.P., Pinch T.J.* (eds.). *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 2012. P. 105–127.
- Taylor G.R.* *The Transportation Revolution, 1815–1860*. N.Y.: Routledge, 1951. 451 p.
- Thrift N.* *Spatial Formations*. L.: Sage, 1996. 367 p.
- Urry J.* *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. L.: Routledge, 2000. 255 p.
- Vidal de la Blache P.* *Principles of Human Geography*. L.: Constable Publishers, 1926. 545 p.

Список информантов

- Инф. 1 — мужчина, 65 лет, сотрудник Ямало-Ненецкого окружного управления водных путей и судоходства, Салехард, ЯНАО
- Инф. 2 — мужчина, 70 лет, директор частной торгово-судоходной компании
- Инф. 3 — женщина, 39 лет, директор ПМ
- Инф. 4 — мужчина, 45 лет, директор ПМ
- Инф. 5 — мужчина, 59 лет, капитан ПМ
- Инф. 6 — женщина, 38 лет, экспедитор ПМ
- Инф. 7 — женщина, 30 лет, продавец ПМ
- Инф. 8 — мужчина, 60 лет, директор торгового центра, с. Яр-Сале, Ямальский район, ЯНАО
- Инф. 9 — мужчина, 65 лет, житель с. Новый Порт, Ямальский район, ЯНАО
- Инф. 10 — мужчина, 44 года, член судоводительской команды ПМ
- Инф. 11 — женщина, 32 года, жительница с. Мыс Каменный, Ямальский район, ЯНАО
- Инф. 12 — женщина, 40 лет, муниципальная служащая, с. Яр-Сале, Ямальский район, ЯНАО

Floating Shops in the Ob North: Landscape of Mobility and Modes of Temporality

Mikhail Agapov

Tyumen State University
23 Lenina Str., Tyumen, Russia
magapov74@gmail.com

Floating shops are an important part of the social landscape and life in northern villages located on water traffic ways. The role of the latter is especially important for settlements in the Ob North, where the “Northern supply haul” (deliveries of goods to the Northern Territories) has always been carried out from the south by the Ob-Irtysh River Shipping Company. Floating shops were actively used during the oil and gas development of the Ob North in the late Soviet period, but their “golden age” came in the 1990–2000s, when private entrepreneurs created flotillas of floating shops, which became an important factor in ensuring transport accessibility and improving the socio-economic status of local communities. The study is based on the materials of a field expedition trip conducted in the summer of 2019 in the water area of the Middle and Lower Ob. The conceptual framework of the study is built on the basis of the social philosophy of Latour, Urry and Law, with its characteristic axiomatics of a heterogeneous, hybrid world in constant motion, and with an orientation toward the study of networked, mobile, and variable forms of social life. In this article, special attention is paid to the use of the landscape conditions and affordances for the formation and functioning of the mobile trade infrastructure. In the present case, we observe the elimination of borders between the landscape and the transport infrastructure until their merger into a unified functional system in the terminology of Ingold. An essential condition for the success of this system is a spatio-temporal synchronization of the information, commodity-money, and raw flows achieved by the hybrid nature of the floating shop’s mode of temporality. This case offers opportunities for the theoretical conceptualization of the interconnection between mobility, landscape, and modes of temporality.

Keywords: Ob North, floating shops, landscape, trade, transport infrastructure, modes of temporality.

Acknowledgments

The research was carried out at the expense of a grant from the Russian Foundation for Basic Research (project No. 20-05-00592 A). I am grateful to the

anonymous reviewers and editors of “Antropologicheskij forum” for important advice and recommendations, and I also sincerely thank V. Chernykh (Tomsk) and the crew of the dry cargo motor vessel “Tyumenskiy-7” for the valuable support of the conduct of the field research.

References

- Adaev V. N., ‘Transformatsiya kultury: sovremennyye materialy i tekhnologii v zhizni tundrovyykh nentsev-olenevodov YaNAO’ [The Cultural Transformation: Modern Materials and Technologies in the Life of the Tundra Nenets Reindeer Herders’ (Yamalo-Nenets Autonomous okrug, Russia)], *Vestnik arkheologii, antropologii i etnografii*, 2018, no. 3, pp. 158–168. (In Russian).
- Argounova-Low T., ‘Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia’, *Journal of Ethnology and Folkloristics*, 2012, vol. 6, no. 1, pp. 71–88.
- Bagwell P., *The Transport Revolution from 1770*. London: Batsford, 1974, 460 pp.
- Braudel F., *Grammaire des civilisations*. Paris: Arthaud-Flammarion, 1987, 606 pp.
- Bourdieu P., *Espace physique, espace social et espace approprié*. Paris: Manuscrit, 1990.
- Eriksens T., *Øyeblikkets tyranny. Rask og langsom tid i informasjonsalderen*. Oslo: Aschehoug, 2001, 217 ss.
- Etkind A., *Vnutrennyaya kolonizatsiya. Imperskiy opyt Rossii* [Internal Colonization. Russia’s Imperial Experience]. Moscow: NLO, 2013, 448 pp. (In Russian).
- Etkind A., *Priroda zla. Syrye i gosudarstvo* [The Nature of Evil: Raw Materials and State]. Moscow: NLO, 2020, 504 pp. (In Russian).
- Evans-Pritchard E. E., *The Nuer. A Description of the Modes of Livelihood and Political Institutions of a Nilotic People*. Oxford: Clarendon Press, 1940, 272 pp.
- Febvre L., *La terre et l’évolution humaine. Introduction géographique à l’histoire*. Paris: Albin Michel, 1949, 475 pp.
- Ferguson J., ‘Structures of Responsibility. Afterword’, *Ethnography*, 2012, vol. 13, no. 4, pp. 558–562. doi: 10.1177/1466138111435755.
- Gazenvinkel K. B., ‘Obskie piraty proshlogo veka’ [Ob Pirates of the Last Century], *Istoricheskiy vestnik*, 1893, no. 8, pp. 455–468. (In Russian).
- Goncharov N. S., ‘Elementy deyatelnosti: mesta, dvizheniya, ritmy i resursy’ [Elements of Activity: Places, Movements, Rhythms and Resources], *Kunstkamera*, 2019, no. 4, pp. 220–231. (In Russian).
- Gulishambarov S. I., *Torgovlya, promyshlennost i puti soobshcheniya v Sibiri* [Commerce, Industry and Communications in Siberia]. St Petersburg: V. Kirshbauma Printing House, 1893, 78 pp. (In Russian).
- Gumeniuk A. A., ‘Novye formy sovetskoy torgovli i bytovogo obsluzhivaniya v povsednevnoy zhizni sovetskogo cheloveka v 1953–1985 gody’ [New Forms of Soviet Retail Trade and Public Service in the Daily Life of a Soviet Citizen in 1953–1985], *Izvestiya Saratovskogo universiteta*, series: *Istoriya*. 2016, no. 3, pp. 359–365. (In Russian).
- Harvey P., Knox H., *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 2015, 239 pp.

- Heft H., *Ecological Psychology in Context: James Gibson, Roger Barker, and the Legacy of William James's Radical Empiricism Resources for Ecological Psychology*. Mahwah, NJ; London: Lawrence Erlbaum Associates, 2001, 467 pp. doi: 10.4324/9781410600479.
- Heras-Escribano M., De Pinedo-Garcia M., 'Affordances and Landscapes: Overcoming the Nature-Culture Dichotomy through Niche Construction Theory', *Frontiers in Psychology*, 2018, no. 8, pp. 1-15. doi: 10.3389/fpsyg.2017.02294.
- Ingold T., *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*. London: Routledge, 2000, 460 pp.
- Ingold T., *Being Alive: Essays on the Movement of Knowledge and Description*. New York: Routledge, 2011, 270 pp. doi: 10.4324/9780203818336.
- Ingold T., 'Back to the Future with the Theory of Affordances', *HAU: Journal of Ethnographic Theory*, 2018, vol. 8, no. 1/2, pp. 39-44. doi: 10.1086/698358.
- Islamova Yu. V., Pykhiteeva A. A., Beloborodov V. K., Kalemina Yu. V., *Russkoe slovo na zemle Yugorskoy (opyt slovarya starozhilcheskikh govorov Ob-Irtyshskogo mezhdurechya)* [Russian Speech in Yugra (Lexicon of the Ob-Irtysh inhabitants)]. Tyumen: Format, 2014, 290 pp. (In Russian).
- Istomin K., 'Roads versus Rivers. Two Systems of Spatial Structuring in Northern Russia and Their Effects on Local Inhabitants', *Sibirica. Interdisciplinary Journal of Siberian Studies*, 2020, vol. 19, no. 2, pp. 1-26. doi: 10.3167/sib.2020.190202.
- Karaseva A. I., Momzikova M. P., 'Chasovye poyasa i sinkhronnye telekommunikatsii: nezametnaya rabota po temporalnoy koordinatsii u gorozhan Dalnego Vostoka Rossii' [Time Zones and Synchronous Telecommunications: The Hidden Work on Temporal Coordination among Citizens of the Far East of Russia], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2019, no. 3, pp. 42-61. (In Russian).
- Kazarkin A. P., 'Etapy kolonizatsii Sibiri' [Colonization of the Siberia Land Stages], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, series: *Istoriya*, 2008, no. 2, pp. 31-40. (In Russian).
- Kotelova N. Z., Sorokin Yu. S. (eds.), *Novye slova i znacheniya: slovar-spravochnik po materialam pressy i literatury 70-kh godov* [New Words and Their Meanings: The Press and Literature of 1970s' Dictionary]. Moscow: Russkiy yazyk, 1984, 808 pp. (In Russian).
- Kruglova A., 'Driving in Terrain: Automobility, Modernity, and the Politics of Statelessness in Russia', *American Ethnologist*, 2019, vol. 46, no. 4, pp. 457-469.
- Kuklina V., Petrov A., Krasnoshtanova N., Bogdanov V., 'Mobilizing Benefit-Sharing Through Transportation Infrastructure: Informal Roads, Extractive Industries and Benefit-Sharing in the Irkutsk Oil and Gas Region, Russia', Tysiachniouk M., Petrov A. N., Gassiy V. (eds.), *Benefit Sharing in the Arctic Extractive Industries and Arctic People*. Basel: MDPI, St. Alban Anlage, 2020, pp. 183-201. doi: 10.3390/resources9030021.
- Lapin S. A., 'Gidrologicheskaya kharakteristika Obskoy guby v letne-osenni period' [Hydrological Regime of Ob Inlet in the Summer and Autumn Seasons], *Okeanologiya*, 2011, no. 6, pp. 1-10. (In Russian).

- Larkin B., 'The Politics and Poetics of Infrastructure', *Annual Review of Anthropology*, 2013, no. 42, pp. 327–343. doi: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.
- Latour B., *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network Theory*. Oxford; New York: Oxford University Press, 2007, 301 pp.
- Law J., 'On the Methods of Long-Distance Control: Vessels, Navigations and the Portuguese Route to India', *Power, Action and Belief*. London: Routledge, 1986, pp. 236–263.
- Law J., 'Objects and Spaces', *Theory, Culture and Society*, 2002, vol. 19, no. 5–6, pp. 91–105. doi: 10.1177/026327602761899165.
- Law J., 'Technology and Heterogeneous Engineering: The Case of Portuguese Expansion', Bijker W. E., Hughes T. P., Pinch T. J. (eds.), *The Social Construction of Technological Systems: New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge, MA: MIT Press, 2012, pp. 105–127.
- Loktionov A. N., 'Tekhnicheskiy nadzor za sudami vnutrennego i smeshannogo plavaniya' [Engineering Supervision of Freshwater and Great Lakes Ships], *Voprosy otsenki*, 2013, no. 1, pp. 15–28. (In Russian).
- Lübbe H., *Im Zug der Zeit: Verkürzter Aufenthalt in der Gegenwart*. Berlin; Hwidelberg; New York: Springer, 2003, 466 pp.
- Martynova E. P., "'Kuda rybu i myaso sdaete?": ekonomicheskie praktiki na Obskom Severe' ["Where Do You Sell Fish and Meat?": Economic Practices in the Ob North], *Vestnik ugrovedeniya*, 2018, no. 4, pp. 705–715. (In Russian).
- Mechnikov L. I., *Tsivilizatsiya i velikie istoricheskie reki: geograficheskaya teoriya razvitiya sovremennykh obshchestv* [Civilization and the Great Historical Rivers: The Geographical Theory of the Development of Modern Societies]. St Petersburg: Ed. of the journal "Zhizn", 1898, 206 pp. (In Russian).
- Pavlinskaya L. R., 'Reki Sibiri' [Rivers of the Siberia], Pavlinskaya L. R. (ed.), *Reki i narody Sibiri* [Rivers and Peoples of Siberia]: A coll. of articles. St Petersburg: Nauka, 2007, pp. 18–54. (In Russian).
- Poberezhnikov I. V. (ed.), *Istoriya Yamala* [The History of Yamal]: in 2 vols. Yekaterinburg: Basko, 2010. vol. 1: *Yamal traditsionnyy* [Traditional Yamal], book 2: *Rossiyskaya kolonizatsiya* [Russian Colonization], 323 pp. (In Russian).
- Povorozniuk O. A., Davydov V. N., Schweitzer P. (eds.), 'Sotsialnaya zhizn transportnykh infrastruktur na Rossiyskom severe' [The Social Life of Transport Infrastructures in the Russian North], *Sibirskie istoricheskie issledovaniya*, 2020, no. 3, pp. 8–102. (In Russian).
- Pribylskiy Yu. P., Aksarin V. V., *Na stremnine zhizni: proshloe i nastoyashchee vodnikov Ob-Irtyshya* [On a Rapid of Life: Past and Present of the Ob-Irtysh Water-transport Workers]. Tyumen: Vektor Buk, 2010, 332 pp. (In Russian).
- Schweitzer P., 'Politika mobilnosti na tsirkumpolyarnom Severe: k antropologii transportnykh infrastruktur' [Politics of Mobility in the Circumpolar North: Towards Anthropology of Transport Infrastructures], *Sibirskie istoricheskie issledovaniya*, 2020, no. 3, pp. 19–31. (In Russian).

- Sheludkov A. V., Orlov M. A., 'Topologiya seti naselennykh punktov kak faktor dinamiki selskogo rasseleniya (na primere Tyumenskoj oblasti)' [Settlement Network Topology as a Factor of Rural Population Dynamics (A Case Study of Tyumen Oblast)], *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, 2019, no. 4, pp. 46–62. (In Russian).
- Slavin S. V., *Osvoenie Severa* [The Development of the North]. Moscow: Nauka, 1975, 198 pp. (In Russian).
- Slezkin Yu., *Arkticheskie zerkala: Rossiya i malye narody Severa* [Arctic Mirrors: Russia and the Small Peoples of the North]. Moscow: NLO, 2017, 512 pp. (In Russian).
- Sokolova Z. P., 'O sovremennom polozhenii khantov Shuryshkarskogo rayona Yamalo-Nenetskogo natsionalnogo okruga Tiimenskoj oblasti' [The Current Situation of the Khanty of Shuryshkarsk Area of the Khanty Yamal-Nenets National District], Sokolova Z. P., Pivneva E.A. (eds.), *Etnologicheskaya ekspertiza: Narody Severa Rossii. 1959–1962 gody* [Ethnological Expertise: Peoples of the Russian North. 1959–1962]. Moscow: IEA RAN, 2005, pp. 324–367. (In Russian).
- Sokolova Z. P., 'Sovetskiy magazin: trgovlya i alkohol na Obskom Severe (korennoe naselenie v 1950–1980 gg.)' [The Soviet Shop: Trade and Alcohol in the Ob North (The Indigenous Population in the 1950–80s)], *Etnograficheskoe obozrenie*, 2017, no. 1, pp. 97–108. (In Russian).
- Tarovik O. V., Kondratenko A. A., Krestyantsev A. B., Topazh A. G., 'Gruzo-perevozki po vodnym putyam Zapadnoy Sibiri: tekushchee sostoyanie i perspektivy razvitiya' [Cargo Transportation by Waterways of Western Siberia: Current Status and Prospects of Development], *Vestnik Volzhskoy gosudarstvennoy akademii vodnogo transporta*, 2017, no. 51, 142–154. (In Russian).
- Taylor G. R., *The Transportation Revolution, 1815–1860*. New York: Routledge, 1951, 451 pp.
- Thrift N., *Spatial Formations*. London: Sage, 1996, 367 pp.
- Urry J., *Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge, 2000, 255 pp.
- Vakhshtain V. S., 'Dzhon Lo: sotsiologiya mezhdru semiotikoy i topologiyey' [John Law: The Sociology between Semiotics and Topology], *Sotsiologicheskoe obozrenie*, 2006, no. 1, pp. 24–29. (In Russian).
- Vasilyeva O. E., Dmitrieva A. A., Makeev I. V., 'Osobennosti razvitiya vnurenennogo vodnogo transporta Rossii na sovremennom etape' [Features of Development of Inland Water Transport in Russia at the Present Stage], *Izvestiya vuzov. Severo-Kavkazskiy region. Estestvennyye nauki*, 2018, no. 4, pp. 64–71. (In Russian).
- Vasilyeva V. V., Karaseva A. I., Bolotova A. A., 'Mobilnost, infrastruktury i vospriyatие mesta' [Mobility, Infrastructure and Place Perception], Vakhtin N., Dudek S. (eds.), *“Deti devyanostykh” v sovremennoy Rossiyskoy Arktike* ["Children of the Nineties" in the Russian Arctic]: A coll. of articles. St Petersburg: European University at St Petersburg Press, 2020, pp. 139–173. (In Russian).
- Vershinin E. V., *Russkaya kolonizatsiya Severo-Zapadnoy Sibiri v kontse XVI–XVII vv.* [The Russian Colonization of Siberia in the late 16th–17th Centuries]. Yekaterinburg: Demidov Institute, 2018, 503 pp. (In Russian).

- Vidal de la Blache P., *Principles of Human Geography*. London: Constable Publishers, 1926, 545 pp.
- Zamiatina N. Yu., Piliasov A. N., 'Novyy podkhod k osvoeniyu severnykh i arkticheskikh territoriy Rossii: lokalnaya transportnaya sistema' [A New Approach to Developing Northern and Arctic Russian Territories: Local Transport System], *Problemy razvitiya territorii*, 2018, no. 4 (96), pp. 26–41. (In Russian).
- Zinovyev V. P. (ed.), *Ocherki istorii osvoeniya i izucheniya Severnoy Azii* [Essays on the History of the Development and Study of North Asia]. Tomsk: Tomsk University Press, 2019, 340 pp. (In Russian).

Иллюстрации к статье Михаила Агапова



Ил. 1. Плавмагизин подходит к береговому селу на Средней Оби.
Вид из рулевой рубки. Фотография автора, июнь 2019 г.



Ил. 2. Перегрузка товаров с корабля-подвозчика «Тюменский 7» на плавмагазин «Владимир Черных». Нижняя Обь. Фотография автора, июнь 2019 г.



Ил. 3. Плавмагазин. Село Мужы, Шурышкарский район ЯНАО. Фотография автора, июнь 2019 г.



Ил. 4. Торговый отдел плавмагазина. Село Мужы, Шурышкарский район ЯНАО.
Фотография автора, июнь 2019 г.



Ил. 5. Торговый отдел плавмагазина. Село Мужы, Шурышкарский район ЯНАО.
Фотография автора, июнь 2019 г.



Ил. 6. Объявление в торговом центре. Село Яр-Сале, Ямальский район ЯНАО.
Фотография автора, июль 2019 г.