



ПОЛИТИКИ ВРЕМЕНИ, ЛОГИСТИКА И НЕРАВЕНСТВА В СОВРЕМЕННЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ

Яков Михайлович Лурье

Европейский университет в Санкт-Петербурге
6/1А Гагаринская ул., Санкт-Петербург, Россия
ylurie@eu.spb.ru

Аннотация: На материале совместных поездок с дальнобойщиками в 2019 г. в статье рассматривается временное измерение их рабочей повседневности. В руках транспортных компаний и заказчиков, которые опираются на современную логистику, время становится одним из инструментов контроля, в результате чего дальнобойщики вынуждены подстраивать свои повседневные ритмы под запросы корпоративных режимов. Анализ противоречий между *часовым* временем логистики и *ситуативным* временем водителей высвечивает неравенства, сопровождающие труд сегодняшних российских перевозчиков, и позволяет разобраться в социальных, эмоциональных и телесных эффектах этих неравенств. Материалы статьи дают возможность посмотреть на механизмы современного капитализма изнутри кабин конкретных шоферов.

Ключевые слова: грузоперевозки, логистическое воображаемое, часовое время, неравенства.

Для цитирования: Лурье Я. Политики времени, логистика и неравенства в современных российских грузоперевозках // Антропологический форум. 2023. № 58. С. 247–277.

doi: 10.31250/1815-8870-2023-19-58-247-277

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/058/lurie.pdf>

ANTROPOLOGICHESKIJ FORUM, 2023, NO. 58

LOGISTICS, INEQUALITIES AND THE POLITICS OF TIME IN CONTEMPORARY RUSSIAN TRUCKING

Yakov Lurie

European University at St Petersburg
6/1A Gagarinskaya Str., St Petersburg, Russia
ylurie@eu.spb.ru

Abstract: Based on mobile ethnography among long-distance truckers, the paper explores the temporal dimensions of their everyday work. In the neoliberal Russian trucking industry, large transport companies and their clients prioritize 'efficient' logistics, relying on computational calculations and an urge to keep the goods moving. Accordingly, corporate temporal policies are shaped by clock time logic. However, the reality of truckers' everyday mobility is filled with contextual factors such as traffic jams, time zone changes, and weather conditions that disrupt the clock time logic. The clash between the smooth temporal politics of logistics and the unpredictable experiences of truckers leads to conflicts, requiring drivers to adjust their pace, routines, and bodies, often resulting in a sense of vulnerability and uncertainty. Despite these challenges, the paper highlights how truckers skilfully navigate various rhythms, finding a sense of game-like enthusiasm in their work. By examining the contradictions between logistical clock time and drivers' time, the study sheds light on the inequalities surrounding the labor of longhaul truck drivers and explores the social, emotional, and bodily effects of these inequalities. Through an inside look into the drivers' perspective from inside their cabs, the paper provides insight into the workings of 24/7 capitalism in Russia.

Keywords: long-distance trucking, logistical imaginary, clock time, inequalities.

To cite: Lurie Ya., 'Politiki vremeni, logistika i neravenstva v sovremennykh rossyiskikh gruzoperevozkakh' [Logistics, Inequalities and the Politics of Time in Contemporary Russian Trucking], *Antropologicheskij forum*, 2023, no. 58, pp. 247–277.

doi: 10.31250/1815-8870-2023-19-58-247-277

URL: <http://anthropologie.kunstkamera.ru/files/pdf/058/lurie.pdf>

Яков Лурье

Политики времени, логистика и неравенства в современных российских грузоперевозках

На материале совместных поездок с дальнбойщиками в 2019 г. в статье рассматривается временное измерение их рабочей повседневности. В руках транспортных компаний и заказчиков, которые опираются на современную логистику, время становится одним из инструментов контроля, в результате чего дальнбойщики вынуждены подстраивать свои повседневные ритмы под запросы корпоративных режимов. Анализ противоречий между *часовым* временем логистики и *ситуативным* временем водителей высвечивает неравенства, сопровождающие труд современных российских перевозчиков, и позволяет разобраться в социальных, эмоциональных и телесных эффектах этих неравенств. Материалы статьи дают возможность посмотреть на механизмы современного капитализма изнутри кабин конкретных шоферов.

Ключевые слова: грузоперевозки, логистическое воображаемое, часовое время, неравенства.

Потерянное время (вместо введения)

Дальнбойщика Пашу я сопровождал в небольшом рейсе из Перми в Уфу. Время выгрузки было назначено на раннее утро, поэтому основную часть маршрута мы проделывали ночью. Как и большинство водителей, с которыми мне довелось делить кабину, Паша был открыт к беседе и достаточно разговорчив. Из всего, что мы обсуждали, одной из наиболее трепетных тем для него, как мне показалось, была разница между работой в прошлом и настоящем.

Раньше проще даже было взять семью с собой [в рейс] <...> я брал семью сколько раз. Когда дочку с собою брал, когда там у жены выходные или отпуск. Пожалуйста — скатались в Питер, погуляли по городу <...> Было проще намного. Вот сейчас — возьми вот эту крупную организацию <...> Такого ты не сделаешь, потому что <...> тебе никто не даст.

В своей реплике Паша совмещает темпоральные и профессиональные перспективы: *сейчас* соответствует опыту работы на крупную организацию, где водитель занимает положение подчиненного (*тебе никто не даст*), тогда как в модусе прошлого (*раньше*) действует как самостоятельный агент (*я брал / скатались / погуляли*). На момент

Яков Михайлович Лурье

Европейский университет
в Санкт-Петербурге,
Санкт-Петербург, Россия
ylurie@eu.spb.ru

начала моей полевой работы среди дальнобойщиков подобная риторика была характерна для абсолютного большинства водителей: с разной степенью ностальгии и критики мои собеседники дискурсивно конструировали границу между прошлым и настоящим в категориях неодинакового уровня свободы и зависимости от внешнего надзора.

Собирательный образ, соответствующий воображению прошлого, — дальнобойщик-частник, работающий на собственном грузовике независимый предприниматель, самостоятельно отвечающий за поиск и сроки доставки заказов, планирование маршрута, темпы перемещения и ремонт транспорта. Теперь, если верить знакомым водителям, время частников ушло под натиском крупных транспортных компаний с большими автопарками, офисами, штатными логистами и менеджерами. Для независимых перевозчиков работа перестала быть выгодной из-за возросшей конкуренции, покилометрового налога «Платон», высоких цен на топливо и других издержек. Как объяснил водитель Вадим, сегодня частники, работающие на своих машинах, «вымирающий вид».

На ощущение снижения автономности и роста контроля в новых «корпоративных» условиях влияют используемые в компаниях технологии планирования маршрута, отслеживание грузовика с помощью спутниковой системы навигации (ГЛОНАСС), фиксация пройденных километров и потраченного топлива. Как сказал мне Дмитрий, который последние несколько лет работает на одну из крупных фирм, «сейчас, блин, за тобой тут все наблюдают, все тебя всё видят». Если в прошлом регулярное перемещение обеспечивало дальнобойщикам высокую степень невидимости и иммунитет от непосредственного присмотра начальства, что служило залогом их автономности, которой не могли похвастаться представители других рабочих профессий, теперь, в «эпоху организационного надзора», ситуация поменялась, и дальнобойщики оказались на виду [Levy 2015: 160, 171]. Закономерно, что контроль со стороны компаний, в свою очередь, прямо отражается на субъективном восприятии собственной автономности. Как признался Сергей, «я вот лично не люблю, когда за мной следят. Это нарушение свободы». Большинство знакомых мне шоферов, вне зависимости от возраста и стажа, подписались бы под этой репликой¹.

¹ В силу ограничений объема я отдельно не останавливаюсь на исследованиях автономии и контроля на рабочем месте, хотя эта тема имеет прямое отношение к рассматриваемым сюжетам. Вместе с тем я предлагаю «держать в уме» этнографические исследования, в которых изучаются вопросы утраты, поисков, механизмов достижения и ностальгии по автономии в труде в постсоциалистической/неолиберальной России. Прежде всего см. работы Джереми Морриса: [Morris 2016; Morris, Hinz 2018].

Что касается приведенных в начале слов Паши, характерно, что прошлое идеализируется им в категориях большего контроля над временем — фактор, напрямую влияющий на ощущение личной свободы [Вайсман 2019: 104, 106]. Со слов моих собеседников, раньше, работая на себя или на мелкого предпринимателя, с которым складывались более личные отношения, водители могли устраивать выходные, откладывая следующий заказ, подстраиваться под родственников, например брать выходной одновременно с женой, объединять работу, досуг и семейное времяпрепровождение. В нынешних условиях подобные опыты манипулирования временем стали невозможны.

Таким образом, время, параметр, в разных конфигурациях влияющий на повседневность дальнобойщиков, их рабочие идентичности и заработок — от Сибири [Argounova-Low 2012] до Европы [Hopkins 2022], Америки [Agar 1986; Ouellet 1994; Levy 2015; Snyder 2016; 2019] и Южной Африки [Steyn 2015], оказалось потеряно для российских шоферов сразу в двух смыслах. С одной стороны, как *период* — прошлое, время большей автономности и независимости от начальства. С другой стороны, как *ресурс*, которым можно распоряжаться и манипулировать [Adam 1998: 11] и который в условиях более интенсивных режимов труда и контроля со стороны компаний стал восприниматься как недоступный.

После того как я провел более 250 часов в кабинах грузовиков бок о бок с водителями, мне стало очевидно, что за дискурсами утраты автономности стоят более сложные противоречия между временной дисциплиной, навязываемой транспортными компаниями, и временем дальнобойщиков. Идея статьи состоит в том, чтобы посмотреть на масштабные процессы в отрасли грузоперевозок изнутри кабины водителей, работающих на компании, и понять, как эти процессы отражаются на их повседневности, создавая спектр неравенств, телесных и эмоциональных эффектов. Я планирую сделать это, сфокусировавшись на анализе времени как характеристике отношений между компаниями и водителями. Ключевым предметом исследования станут противоречия и зазоры, возникающие в результате столкновения логистического часового времени, на которое опираются компании и заказчики, с одной стороны, и ситуативного времени повседневной мобильности водителей — с другой.

В период полевой работы я провел 13 интервью и шесть совместных рейсов с водителями-дальнобойщиками и два интервью с логистами в крупных транспортных компаниях. Моими ключевыми собеседниками и попутчиками были мужчины в возрасте от 35 до 70 лет, большинство из которых имеют опыт

работы дальнобойщиками более 15 лет. Ключевые собеседники, с которыми я провел большую часть времени в пути, трудоустроены в крупные транспортные компании, при этом в прошлом у каждого был опыт работы либо на себя, либо на мелкого предпринимателя (либо оба варианта). В период совместных рейсов в общей сложности я провел 12 дней и 10 ночей в кабинках грузовиков и проехал расстояние около 8100 км. В поездках я проводил наблюдение, общался с шоферами, делал аудио-записи, вел дневник и фиксировал отдельные детали на фотоаппарат.

Методологически я опирался на техники мобильной этнографии, где условием полевой работы становится ситуация перемещения, например совместная прогулка или сопровождение информантов в путешествиях [Kusenbach 2003; Büscher et al. 2011; Запорожец 2017]. Эрик Лорье пользуется для описания схожей роли термином «пассажир-наблюдатель» (*observer-passenger*) [Laurier 2004: 265]. Сопровождение водителей в рейсах предоставляло возможность наблюдать практики обживания времени, фиксировать спонтанные реакции и представления не в форме адресованных мне ответов на вопросы, но в форме реплик, проскальзывающих в разговорах, а также видеть, а зачастую и чувствовать на себе условия рабочих режимов шоферов. Во время рейсов я был, насколько возможно, погружен в их повседневную рабочую среду во всем многообразии наполняющих ее ритмов и практик.

Часовое vs ситуативное время

Время может служить «средством построения иерархии, власти и управления» [Munn 1992: 109]. Термины *темпоральное доминирование* [Auyero 2011; Elliott et al. 2017] и *темпоральные неравенства* [Bear 2016] используются исследователями в разных контекстах с целью подчеркнуть, что практики времени, степень контроля над собственным временем и уровень его «качественности» [Reish 2001; Смирнова 2010] отличаются для различных групп в зависимости от их социального положения и отношений с другими, а темпоральная оптика может использоваться для выявления неравенств и властных отношений.

Для анализа напряжений между корпоративными политиками времени и индивидуальными опытами водителей вслед за Бенжамином Снайдером я воспользуюсь распространенным в социальных исследованиях противопоставлением между часовым временем и другими «временными культурами» [Snyder 2019]. Распространение и нормализация часового времени исторически связаны с развитием в западном обществе промышленного труда, капиталистического производства и соответствующих

форм контроля над трудовым процессом с постепенным переходом от работы, «ориентированной на задачи», к работе, «ориентированной на часы» [Thompson 1967; Коновалов 2019]. Часовое время доминирует в современных неолиберальных обществах и служит временем «по умолчанию», на что многие авторы смотрят критически, подчеркивая его механистичность и обращая внимание на то, что часовое время, усваиваясь в качестве «темпоральной дисциплины», становится временем как таковым так, будто другого не существует [Adam 1995: 25; Вайсман 2019: 20]. Принципиальная характеристика часового времени — универсальность и оторванность от контекста конкретных действий, событий и локальностей [Adam 1998].

Часовому времени можно противопоставить другую временную культуру, апеллирующую к конкретным событиям, действиям и контекстам. В русскоязычном варианте я предлагаю называть ее *ситуативным* временем, тем самым акцентируя непредсказуемость и нерегулярность конкретных обстоятельств и избегая пересечения с терминами, уже задействованными в других областях¹. В логике часового времени количество времени, которое будет затрачено на те или иные действия, планируется заранее. В логике ситуативного времени — действия и события занимают столько времени, *сколько они занимают* в зависимости от условий [Davies 1994; Snyder 2019: 698–99]. В сравнении с коммодифицированным часовым временем ситуативное время иногда описывается в терминах более «органичного» или «теплого» времени, вытесняемого в условиях капиталистических классовых отношений [Adam 2003: 99; Snyder 2019: 699].

В моем случае линза темпоральности позволяет подсветить характеризующие взаимодействие компаний и водителей властные отношения и неравенства. Аналитическая оппозиция между часовым и нечасовым временем нужна для того, чтобы увидеть конкретные противоречия, возникающие при столкновении «гладкой» темпоральной политики логистических алгоритмов и «шероховатой» рутины, наполняющей кабины грузовиков.

«Логистическое воображаемое»: часовое время в экономике компаний

Капитализм требует связности между разбросанными по всему миру производителями, поставщиками и потребителями и соответственно постоянной циркуляции товаров, денег и труда

¹ Для обозначения нечасового времени в англоязычной литературе встречаются разные термины — например, конкретное (concrete), процессуальное (process) или событийное (event) время. Поисковой запрос «процессуальное время» на русском языке выдает результаты, отсылающие к юридической плоскости, а категория «событийное время» используется в литературоведении.

[Tsing 2009]. На службе циркуляции стоит логистика, за которой исследователи предлагают видеть не просто функциональное управление поставками, но специфическую пространственную логику и практику, которые способствуют формированию новых моделей и очагов социально-пространственного неравенства и уязвимости [Cowen 2014a; 2014b; Chua et al. 2018].

«Логистическое воображаемое» [Rossiter 2016: 19] строится на иллюзии бесшовного потока в «гомогенном, оптико-геометрическом и количественно измеримом пространстве» без оглядки на локальную специфику [Lefebvre 2009: 238; Chua et al. 2018; Aung 2021; Hopkins 2022]. В свою очередь, абстрагирование движения с помощью технологий и «оптимизация» логистических потоков в целях увеличения прибыли определяют темпоральную политику современных крупных транспортных компаний.

Для логистических компаний остановка «означает потерю прибыли, а неподвижность воспринимается как расточительство» [Birchnell et al. 2015: 5]. В рамках такого подхода часовое время «становится эквивалентом получения прибыли» [Вайсман 2019: 20]: чем больше фура «простаивает», тем выше потенциальные потери. Напротив, скорость ассоциируется с эффективностью, а время воспринимается как «дефицитный ресурс» [Adam 2003: 96, 99]. Респонденты-логисты подтверждали, что скорость, с которой двигаются грузы, напрямую влияет на доходы компании, а «простой» создают убытки, поэтому важно, чтобы водители ехали как можно быстрее и дольше. «Оптимальные» сроки доставки и маршрут в крупных компаниях высчитываются с помощью специального программного обеспечения. Как только доставленный груз принят заказчиком, программа подбирает следующий заказ, как правило, географически ближайший к месту выгрузки, чтобы свести к минимуму перемещение «пустым».

Мои основные собеседники и попутчики, которые работают на компании, получают зарплату *с колеса*, т.е. их доход высчитывается, исходя из количества пройденных за месяц километров. Таким образом, потеря времени означает потерю денег не только для компании, но и для шоферов. Императив «поддерживать товары в движении» заложен в рабочий контракт: чем быстрее водитель освобождается от одного заказа, тем быстрее получает новый, тем большее расстояние проезжает, тем выше его личная зарплата. Чаще всего водители перенимают и интернализируют логику часового времени и стараются проехать как можно больше километров за день. Схожим образом в США водители, которым обычно платят за пройденные мили, испытывают на себе сильное экономическое давление и стараются

оставаться на дороге как можно дольше, невзирая на утомление [Levy 2015: 162]¹.

Характерной чертой логистического воображаемого в условиях координации труда с помощью программного обеспечения служит абстракция и опосредование перемещения водителей и грузов технологиями. Роль логиста заключается в том, чтобы *вести машину*, т.е. дистанционно, опираясь на данные навигатора, следить, чтобы груз двигался по намеченному плану. Что же касается расчетов и планирования времени и маршрута, основным «действующим лицом» служит программное обеспечение, которому принято доверять больше, чем человеку. Как подтверждал один из водителей, «это компьютер у них так считает, то есть это не наши [логисты] выдумывают тебе сроки», а знакомый логист, подчеркивая значение информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) для компании, в которой он работает, сообщил, что «у нас там целый этаж айтишников».

В результате логисты, за каждым из которых одновременно может быть закреплено несколько десятков машин, имеют дело не столько с реальным движением, сколько с данными, опосредованными технологиями и представленными на экране компьютера. Контроль планирования и процесса грузоперевозок с помощью ИКТ оборачивается «абстрагированием труда дальнбойщиков от локального и биофизического контекста» и его переводом в «разобщенные, бестелесные показатели» [Levy 2015: 169] (см. также ил. 1–2 на цветной вклейке).

Техноэнтузиазм, выраженный в «превознесении потенциала ИКТ» с точки зрения «экономии времени и ускорения работы» [Вайсман 2019: 145], пронизывает сферу современных грузоперевозок. Медийные профили транспортных компаний задевают риторику «оперативности», «пунктуальности» и оптимальности расчета в циркуляции грузов и опоры на «новейшие технологии». Так, на главной странице сайта компании-грузоперевозчика Itesco сообщается: «В сердце нашей компании находится *передовая информационная система*, позволяющая управлять транспортными потоками с *филигранной точностью*» [Itesco; курсив мой. — Я.Д.]. Эти тенденции отвечают ориентированности неолиберальных экономик на компрессию времени и опоры на экономическую модель «точно в срок» (*just-in-time*) [Garsten 2008; Snyder 2016: 91–127; Крэри 2022].

Координация труда с помощью программного обеспечения и управление движением с помощью логистики — столпы

¹ В своей работе Леви приводит характерную реплику одного из информантов: “If the wheel ain’t turnin’, you ain’t earnin’!” Любопытно, что в лексиконе Ивана, моего ключевого информанта, была аналогичная фраза: «Колеса крутятся, деньги капаят».

современного капитализма [Rossiter 2016]. Однако, как напоминает Снайдер, несмотря на то что водители составляют неотъемлемую часть «фантазмагоричных», опосредованных технологиями пространственно-временных ландшафтов глобального капитализма, сама дорога предельно «тверда» и материальна, ее невозможно абстрагировать [Snyder 2016: 117].

Глядя на возникающие конфликты и зазоры между абстрактным логистическим временем, проводником которого служат транспортные компании, и ситуативным временем рабочей повседневности водителей, можно лучше понять, как время работает в качестве инструмента контроля, какие неравенства при этом возникают, как они переживаются водителями и какие техники водители вырабатывают в ответ. Зазоры между часовым логистическим временем, с одной стороны, и ситуативным временем повседневной (им)мобильности — с другой, я покажу через ряд связанных между собой сюжетов: *вторжение, ожидание и централизация*.

Темпоральные неравенства и контроль

Вторжение

Когда ранним вечером мы встретились на одной из московских объездных, Иван сообщил, что с утра у нас погрузка на двух точках гипермаркета «Лента» в Чехове. Ехать было недалеко, мы остановились на небольшой парковке у заправки «Лукойл» в 12 км от места погрузки. Планировалось отдохнуть и переночевать. Мы побеседовали, приготовили на горелке курицу, рис и кофе, поели за сериалом, затем Иван включил на планшете фильм. Внезапно (на часах около 11 вечера) у Ивана звонит телефон. После разговора Иван говорит себе под нос: «Ни**я мы не поспим». Затем мне: «Сон отменяется, Яков. Ну, эти, заказчики, сейчас позвонили. Короче, на одной “Ленте” нас сейчас загрузят, прямо сейчас». Мы едем в «Ленту». По пути Иван пересказывает товарищу по телефону: «Короче, ни**я, ни**я не дали мне поспать. Сейчас вот позвонили, сказали <...>: “Можешь подъехать сейчас?” <...> Я говорю: могу. “Ну, все, давай, п****й, мы тебя сейчас загрузим”. А на второй “Ленте” там, видишь, Дима, они раньше загрузят, они и сроки ведь раньше выставят! <...> Если меня на второй “Ленте” загрузят в три часа ночи, то есть как бы под утро, это будет хорошо, вот. А если меня загрузят раньше, меня, соответственно, и вы***дуют раньше оттуда, вот, и у меня время, оно сместится! А я-то хотел дома ночевать» [ПМА].

Из приведенного случая видно, как время в руках компании служит проводником отношений контроля, фигурируя в качестве повода для внезапного вторжения в повседневность

водителя, в результате которого он вынужден поменять планы. До звонка Иван никуда не спешил, ему не нужно было считать минуты и километры. Пока мы ужинали, он не торопился ложиться спать, ему хотелось посмотреть фильм. Иван находился *внутри ситуации* и не сверялся с часами, а действия занимали столько времени, *сколько они занимали*, не подчиняясь распланированному графику. Как только без предупреждения позвонил логист и поменял время выгрузки, Иван стал подсчитывать время, стараясь понять, сможет ли он теперь, с новыми сроками, успеть заехать домой на следующую ночь.

Ночью несколько часов нас загружали на двух разных терминалах распределительного центра «Ленты». Утром, когда мы выехали из зоны выгрузки, временной контроль стал еще более осязаемым. Со слов Ивана я понял, что мы покинули терминал в 05:51, т.е. за 9 минут до так называемого «планового убытия». Иван с легким раздражением предрек, что официальный срок доставки сейчас поменяется (мы раньше покинули терминал, поэтому программа по-новому пересчитает время в пути, и система автоматически вышлет водителю смс-сообщение).

*Сейчас придет смс-ка, б**дь. Со временем. <...> Ну, у них, это, есть, у меня видишь, плановое в 6 отсюда убытие, а тут 51, б**дь. 5:51, н***й. Вот они сейчас, б**дь, сейчас смс-ка придет, сейчас припиликает сразу.* [примерно через 5 минут сигнал сообщения с телефона] *О! Видишь, я ж тебе сказал, что смска придет.* [Зачитывает смс громко, саркастически]: *«Лента изменила срок прибытия, б**дь». Надо быть в 2:51, б**дь. <...> Короче, раньше приедешь, там раньше выгружают. Позже приедешь, н**ды получишь. Принцип такой.*

Вторгаясь через смс-сообщения и звонки, подобно незваному гостю, компания вынуждает водителя обратить на себя внимание и перестроиться с ситуативного времени на часовое, заставляет шофера торопиться и производить расчеты. В речи Ивана часовое время даже обретает агентность (*и у меня время, оно сместится*), тогда как себя Иван помещает в подчиненное положение (*меня загрузят; меня выставят; надо быть*). Заложенная в политику часового времени экономическая прагматика в данном случае диктуется заказчиком, «Лентой», в большей степени, чем транспортной компанией, поскольку система «Ленты» рассчитывает сроки с точностью до минуты, отправляя водителю соответствующие сообщения напрямую. Контроль, осуществляемый через время, предельно нагляден: если водитель приезжает раньше срока, его выгружают и отправляют дальше — тем самым экономятся деньги. Если же водитель опаздывает, он получает штраф.

Ожидание

Темпоральное доминирование компании выражается не только в штрафах за опоздание и в требуемой от водителя готовности внезапно срываться с места и спешить, но и в регулярной необходимости ждать. Ряд исследователей обращает внимание на «пассивное» ожидание как элемент отношений власти и подчинения, где в разнообразных контекстах различные группы, например мигранты, беженцы или малоимущие семьи, оказываются *вынуждены ждать*, чтобы продемонстрировать свою безопасность, лояльность по отношению к государству и статус «достойных» получения пособий и поддержки [Auyero 2011; Reid 2013; Elliott et al. 2017; Janeja, Bandak 2018].

Значительное число повседневных ситуаций, когда водителям приходится ждать, включает в себя пробки, очереди на заправках и стоянках, ремонтируемые дорожные участки, железнодорожные переезды. Эти ситуации порождают ожидание, которое, во-первых, плохо поддается расчету с точки зрения часового времени и проживается как *ситуация*, а во-вторых, не оплачивается. При этом, прождав в пробке несколько часов, водитель, вероятнее всего, отнимет время ото сна или отдыха, но предпочтет не нарушать сроков (ил. 3–4 на цветной вклейке). Вынужденное и зачастую непредсказуемое ожидание генерирует дополнительную спешку.

Помимо «естественных» дорожных ситуаций, дополнительные часы вынужденного ожидания создаются погрешностями и нестыковками системы. Несмотря на то что темпоральная политика, заложенная в расчеты компаний, предполагает идеальные схемы «логистической фантазии» — синхронизированное движение точек на экране компьютера, высчитанное с «филигранной точностью» — на деле система оказывается не так уж последовательна и содержит немало внутренних противоречий. Моих наблюдений хватает, чтобы заметить наиболее очевидные из этих противоречий: слабую синхронизацию отправителей и получателей (расчеты, не учитывающие режимы работы складов), не всегда эффективное взаимодействие логистов и менеджеров друг с другом и с водителями. В качестве примера продолжу описание рейса с Иваном.

Когда мы около 11 вечера подъехали к терминалу «Ленты» в Ижевске, планировалось, что разгрузать фуру будут сразу (требовалось приехать к 02:51 ночи, а мы приехали раньше). Сначала мы ходили вокруг и не могли сориентироваться на местности. Иван, обращая ко мне, посетовал: «Вот так вот — приходится бегать и искать». Через некоторое время Иван нашел охранника. Выяснилось, что выгрузки по понедельникам не бывает. Выгрузят нас только на следующий день в 8 утра. Значит, ночевать нужно у «Ленты» (там, к слову, нет ни кафе,

ни туалета — просто парковка). Иван уже смотрит в навигатор и рассчитывает, что городом с утра не проедешь, так как начнется движение, из-за чего придется делать круг по объездной. Одновременно Иван держит у уха телефон, пытаюсь дозвониться до логиста, чтобы объяснить ситуацию. Я слышу голос автоответчика: «Ваша позиция в очереди...». Наутро, когда грузовик разгружали, сотрудник склада сказал Ивану, что думал, что мы приедем только вечером этого дня [ПМА].

Другой пример того, как внутренние нестыковки создают ситуацию ожидания: одному из моих собеседников, Володе, на пути из Иркутска в Арск требовалось заправить автомобиль. Для этого Володе необходимо было согласовать заправку с логистом. Ответить мог дежурный логист (т.е. незнакомый водителю сотрудник, который заменяет основных логистов в ночное время или по выходным). Чтобы получить подтверждение, потребовалось ждать, пока заправку согласуют с менеджером. Вдобавок на самой заправке была очередь. В результате несколько часов мы провели в абсолютно бессмысленном с точки зрения Володи ожидании, хотя все это время заправка была под боком. Обе описанные ситуации можно считать рядовыми.

Несмотря на то что за темпоральной политикой компаний стоит рациональный расчет, внутренние нестыковки и разрывы в коммуникации, а также непрогнозируемые задержки вроде пробок и очередей не позволяют компании ему соответствовать. Жертвой таких нестыковок зачастую становятся водители, вынужденные ждать. Время, проведенное в ожидании, как правило, не получается заполнить сном или досугом, поскольку водителю необходимо следить за ситуацией на дороге или ждать подтверждения от компании. Иными словами, периоды неоплачиваемого ожидания оборачиваются для водителей «мертвым» или «мешковатым» временем [Cohen 2010], которое не заполнить так, как им хотелось бы заполнить «свободное время».

Централизация

Еще одним примером временного контроля со стороны компании и ее равнодушия к повседневности водителей служит факт централизации рабочего времени и темпоральной «доступности» компании. Анастасия Карасева и Мария Момзикова в исследовании практик координации во времени у горожан, проживающих на Дальнем Востоке, отмечают «пространственно-временные неравенства» регионов России и «высокую централизацию принятия решений государственными и коммерческими структурами» [Карасева, Момзикова 2019: 42]: жителям Дальневосточного региона, которые поддерживают рабочие связи с Европейской частью России, приходится под-

страивать свой режим под графики коллег из центра, регулярно выполняя «незаметную работу» по временной координации. Высокая степень централизации принятия решений оказывается актуальна и для тех транспортных компаний (а также их заказчиков), чьих водителей я сопровождал в рейсах. Несмотря на то что шоферы регулярно оказываются в других часовых поясах, разница во времени, как правило, не учитывается. Компании работают, ориентируясь на московское время, вне офисных часов работают только дежурные логисты, зона ответственности которых значительно уже. Приведу пример.

В Иркутске я созваниваюсь с водителем Володей, с которым приехал сюда из Красноярска. Володя сообщает, что ждет погрузки на птицефабрике. На утреннем автобусе я доезжаю до места и нахожу уже знакомую фуру. Выясняется, что фуру загрузили несколько часов назад, однако Володя не может уехать, потому что на птицефабрике ему не выдали одну из необходимых накладных. Водитель хочет донести проблему до компании, чтобы ему «официально» разрешили поехать. В противном случае, если на этапе выгрузки возникнут сложности из-за неправильно оформленных документов, ответственность ляжет на него. Проблема состоит в том, что компания не отвечает на запрос Володи по телефону, так как логисты, работающие в ночную смену, не могут принимать соответствующие решения. Это означает, что нужно дожидаться 10 часов утра по московскому времени, а разница между Иркутском и Москвой составляет 5 часов. Володя злится из-за вынужденного ожидания:

*Сейчас пока менеджеры, б**дь, утрясут, потом будет второй вопрос, сейчас доеду до первой заправки, и опять начнется согласование. Это п**ц, б**дь, как выматывает. Мне вот, по идее, по графику надо бы по 700 километров, даже с лишним, 720 надо проезжать, чтобы вовремя успеть. А я стою, б**дь. И никто потом не перенесет, на**й, это время выгрузки. Им на**ть на все, б**дь. Это работа менеджеров, логистов, не знаю, кого там. <...> Пока Москва спит, б**дь, я стою [ПМА].*

Таким образом, оказавшись в восточном регионе — в зоне пространственно-временного неравенства, водитель автоматически становится его жертвой. Часовое время компании, выраженное в графиках работы офисов, привязанных к московскому времени, безразлично к локальному контексту. Водитель вынужден ждать *не там*, где бы ему этого хотелось: на пустыре возле птицефабрики не было никакой инфраструктуры, ни кафе, ни воды, ни уборной; к тому же нас одолевали многочисленные залетающие в кабину мухи, на что Володя очень злился. Если же он закрывал окна, в кабине тут же становилось душно. Он также вынужден ждать *не тогда*, когда он планировал: в утрен-

нее и дневное время водители, как правило, предпочитают ехать, а не стоять — мы же тратили именно утренние и дневные часы. Со слов Володи, часы ожидания не засчитают (время выгрузки не перенесут), таким образом, ему придется компенсировать это время самому.

Еще один пример того, как неучтенная разница часовых поясов повлияла на время водителя — утром возле «Ленты» в Ижевске (после того как нас разгрузили и Иван дозвонился до компании, чтобы объяснить, что вечером склад не работал). Мне надлежит почистить картошку, чтобы мы «спокойно позавтракали». Повеселевший Иван: «Сейчас выедем на объездную, и все у нас будет хо-ро-шо». По дороге к выезду останавливаемся умыться. После остановки Иван вдруг начинает спешить. Он вспоминает, что «Лента» не учитывает разницы часовых поясов (наша следующая точка — Пермь). Картошка отменяется. «Это “Лента”, б**дь!» — лаконично и с досадой комментирует Иван [ПМА].

Спокойно позавтракать (т.е. не спешить, не думать о часах, прожить время с точки зрения ритмов *ситуации*) в этот день нам не удалось, как, впрочем, и позавтракать в принципе. Откалиброванная по Москве централизованная коммерческая система заказчиков и транспортных компаний, темпоральность которых сосредоточена в зоне UTC+3:00, заставила Ивана спешить, пренебрегая биологическими потребностями и запросами на личное время.

Индивидуальные эффекты темпоральных неравенств

Рассмотренные конфликты темпоральностей, с одной стороны, отражаются на уровне индивидуальных переживаний, а с другой стороны, требуют от водителей развития специфических навыков и активной работы по подстраиванию и «выравниванию» возникающих зазоров.

Одним из эффектов становится характерный для водителей нервный эмоциональный фон, отмеченный ощущением нестабильности, спешки и нехватки времени, злостью на невнимание и равнодушие логистов и потенциальные штрафы. Время становится проблемным, оспариваемым ресурсом, которого не хватает на семью, отдых и досуг.

Один из водителей жаловался мне на проблему невозможности «поспеть» за женой в отношении самообразования и информированности. «Она более как бы развита в этом плане, она продвинута <...> она пытается что-то познать <...>. У меня просто нету времени». На почве недостатка времени могут возникать внутрисемейные конфликты. На расстоянии каждый из партне-

ров определенным образом воображает время другого, но воображаемая картинка может не совпадать с воспринимаемой «действительностью» другого. В приведенном примере жена ожидает от мужа-водителя определенной степени свободы в управлении временем, но муж, с его собственной точки зрения, этой свободой не обладает. Позволю себе привести длинный и достаточно эмоциональный отрывок из монолога информанта, который посвящен данной проблеме. Привожу его практически без сокращений, чтобы проиллюстрировать, насколько чувствительно могут переживаться водителем связанные со временем проблемы.

*Вот она мне иной раз, я ей задаю вопрос, да? Она: «Петров, у тебя есть интернет, зайди». Б***ь, ну вот, вот ты сам видел, вот, я на погрузке. Мне когда? Вот у меня в 4 утра, б***ь, болит голова [язвительно, с иронией]: «Как бы мне узнать ответ на этот вопрос?» Да он мне даром на**й не нужен! Днем вот так вот сижу, я лучше поесть приготовлю. Поем спокойно, чем я буду где-то чего-то искать <...> Я говорю: «Маи <...> днем я еду. Вечером у меня глаза уже просто уже ничего не видят. Я просто, я не вижу ничего!» <...> Она обижается. Я говорю: «А чего ты обижаешься? <...> У тебя есть время. Вот ты, допустим, приготовила пожарить, да? Дети — один в своей комнате, другой в своей, собака тут, тебе по барабану, ты на нее фыркнула, она ушла от тебя. Ты села, открыла и сидишь кушаешь, ты можешь почитать спокойно что-нибудь там <...> У меня не-ет такого! Я либо еду, либо я ем, либо... или сплю. Все. Больше у меня как бы, у меня все вот так вот оно проходит. И она как бы, знаешь, это самое, тоже, ну вот: «Вот ты ничего не читаешь». Я говорю: «Б***дь, вот всю жизнь мечтал вот! Два... грубо говоря, 20 часов из-за руля не вылазить, и потом 4 часа, когда те поспать, тебе, б***дь, надо [язвительно]: Ну, на**й те спать? Тебе надо почитать чего-нибудь! Тебе ж жена сказала “почитай”, на**й!» [ПМА].*

При мне Иван часто употреблял слово *спокойно* (*спокойно поесть, спокойно ехать, спокойно позвонить* и др.). Существование и работа в *спокойном* режиме, как кажется, служат для Ивана чем-то вроде идеального положения вещей, однако на практике его состояние едва ли можно было назвать спокойным. Даже в тех случаях, когда досуговое времяпрепровождение оказывается возможным (как при встрече, когда мы стали смотреть фильм на планшете), не всегда есть гарантия, что отдых не будет прерван внезапным вторжением со стороны компании. Лючия Райш [Reisch 2001] в статье о связи времени и устойчивого потребления использует категории «темпоральной бедности» и «темпорального богатства». В формулировке Анастасии Смирновой «темпоральное богатство предполагает наличие

“качественного” личного времени, которое достаточно по продолжительности, “доступно” в нужный момент, запланировано и соответствует ритму жизни близких» [Смирнова 2010: 113]. Характер досуга дальнобойщиков, работающих на компании, позволяет говорить о «темпоральной бедности». Если водители и находят время на отдых, оно, как правило, не ощущается ими как абсолютно свободное и автономное от работы. Как правило, время недоступно в «нужный момент» и не синхронизировано с «ритмом жизни близких».

Димитрис Пападопулос и соавторы [Papadopoulos et al. 2008] в исследовании государственных методов контроля (в том числе именно «темпорального контроля») в контексте миграционных процессов предлагают смотреть на прекарность как на форму эксплуатации, действующую преимущественно в поле темпоральности, стирающую различия между работой и досугом и подразумевающую «колонизацию жизни» (см.: [Gill, Pratt 2008: 17]). О поглощении «жизни» рабочей темпоральностью у дальнобойщиков можно говорить еще и в связи с так называемыми булимическими трудовыми паттернами (“bulimic” patterns of working), когда временные отрезки без работы сменяются периодами интенсивного труда, отрицательно влияя на сон, здоровье и социальную жизнь [Gill, Pratt 2008: 17]. Водители — сотрудники компаний, как правило, работают вахтовым методом (например, на неоплачиваемый месяц, проведенный дома, приходится два месяца работы). Между тем многие водители, чтобы обеспечить достаточный с их точки зрения доход, предпочитают работать непропорционально длинными вахтами, зачастую проводя в дороге круглый год с редкими и короткими перерывами на неоплачиваемый отдых дома.

Таким образом, осуществляемый через время контроль со стороны компании и возникающие зазоры создают темпоральную бедность и прекарность: водители сами ощущают свое неравенство относительно других (например, близких родственников), а их «свободное» время не воспринимается как свободное и может быть прервано рабочими задачами в любую секунду.

Работа по «выравниванию»

Игнорируемая темпоральной политикой компаний более сложная реальность и противоречия между часовым и ситуативным временем вызывают необходимость постоянно координировать ритмы поездки, чтобы сглаживать эти противоречия и вовремя доставлять грузы. Любопытно, что независимо друг от друга исследователи описывают работу по выравниванию временных нестыковок в разных контекстах: Дебби Хопкинс — для английских дальнобойщиков, а Бенжамин Снайдер — для

американских. Хопкинс предлагает термин «буфферизация» (*buffering*), подразумевающая вплетенный в повседневность водителей и неформализованный когнитивный и телесный труд, направленный на поглощение колебаний несовершенной логистической системы. Водители лавируют между сроками, выставленными заказчиками и начальством, ограничениями режима труда и внешними условиями, например пробками и свободными окнами в работе складов. Это требует от них как постоянного планирования, предсказания и воображения времени, так и активных действий со временем: *найти, выиграть, подвинуть, догнать* и др. Водители делятся друг с другом информацией о задержках на складах, изобретают возможности срезать путь, встают пораньше и распределяют часы движения и ожидания таким образом, чтобы доставлять грузы «точно в срок», обеспечивая «иллюзию плавных логистических потоков в локальных и глобальных масштабах». С точки зрения Хопкинса, без этих поддерживающих систему повседневных неформальных практик логистический «миф» доставки *точно в срок* оказался бы еще более очевидным и уязвимым [Hopkins 2022: 52].

Снайдер использует термин *entrainment*, заимствованный исследователями организаций из области физики для анализа переключений между временными ритмами и циклами в сфере современной корпоративной занятости. Согласно Снайдеру, главным для водителей становится навык синхронизации двух антагонистических систем — часового времени регламентов труда и отдыха и «лоскутного одеяла ритмов», влияющих на скорость доставки груза. Опять же этот навык требуется, чтобы соответствовать экономической логике доставки «точно в срок». Дальнбойщикам необходимо стать «экспертами ритма», при этом чаще всего эта задача ложится на их тела: «Водители используют ритмы своего тела — циклы бодрствования и сна, циклы пищеварения, изменения уровня адреналина и кортизола — для преобразования часового времени в грузовое» [Snyder 2016: 104].

По правде говоря, меня не только не смущает, но даже интригует то, насколько понятия, предложенные Хопкинсом и Снайдером, соотносятся как друг с другом, так и с моим собственным материалом. На разных континентах, в различных политических и социокультурных условиях глобальный капитализм и стоящая у него на службе логистика заставляют дальнбойщиков реагировать очень похожим образом.

Как именно в моем случае происходит работа по сглаживанию и выравниваю противоречий и конфликтов между часовым временем логистического воображаемого, проводниками кото-

рого служат транспортные компании и заказчики, и ситуативным временем рабочей повседневности водителей?

Действительно, по моим наблюдениям, сглаживание противоречий требует от водителей прежде всего телесной работы. Алгоритмы доставки, продукт капитализма 24/7 [Крэри 2022], не учитывают циркадные ритмы, астрономические циклы и биологические потребности, поэтому дальнбойщики вынуждены ситуативно подстраивать приемы пищи, сон и отдых. В результате ночных погрузок и разгрузок, ситуаций ожидания, порождающих спешку, и сжатых сроков доставки нормой для многих водителей становятся неровные паттерны сна, его регулярный недостаток и ненормированные приемы пищи. Их тела осваиваются и подстраиваются под соответствующие беспорядочные режимы.

По наблюдениям Татьяны Щепанской, «[в] среде водителей сложилась целая культура борьбы со сном». Ссылаясь на материалы онлайн-форумов, она описывает различные средства, к которым прибегают водители, чтобы не заснуть [Щепанская 2017: 234]. Хотя мои полевые материалы не дают оснований говорить о специфической «культуре», некоторые перечисленные тактики мне приходилось наблюдать и применять самому: значительное количество кофе (ил. 5 на цветной вклейке) или пульверизатор, которым можно опрыскать лицо. К репертуару тактик бодрствования я бы, безусловно, добавил еще и громкое радио — частый атрибут ночного вождения. В поездке с Алексеем, который прибегал к этому средству, уровень громкости иногда казался мне физически невыносимым, однако для него он не составлял проблемы.

По моему опыту, рабочая повседневность дальнбойщиков требует от тела не только умения не спать, но и навыка уснуть при первой возможности, даже если речь о коротком отрезке времени. Когда мы с Иваном загружались ночью в «Ленте», первое время к нам никто не подходил. Я не заметил, как Иван вздремнул. Он сказал мне: «Вот я сейчас лег, меня уже торкнуло [заснул] на три минуты. Тут же. Вот я те говорю: привычка профессиональная». Минут через 15 нас погрузили. Иван: «Можно дальше спать», потому что мы ждем, пока оформят и принесут документы. Их, как объяснил Иван, могут нести и два часа, и 15 минут. Сквозь сон я слышал, как к нам несколько раз подходил сотрудник склада о чем-то сообщить. Минимум один раз мы перепарковывались к другому терминалу «Ленты» для второй погрузки. Наутро, когда я спросил, сколько, по мнению Ивана, мы спали, он ответил: «Мы урывками спали, считай, в час приехали, время пять-полшестого поехали. Урывками, то есть там минут 15–20, пока он переезжал, загрузили-выгрузили, считай около пяти часов <...> в среднем так и полу-

чается, что четыре с половиной — пять часов и спишь». Для меня все это проходило в сонной дымке, однако Иван выполнял рабочие задачи, распределяя сон в промежутках между ними.

Водители привыкают спать, когда есть такая возможность, подстраивая свое биологическое время (которое априори ближе к ситуативному, так как в организм не встроен циферблат) под запросы труда. Иван и другие информанты делились со мною навыками подобного «спорадического» отдыха: «Встал как бы нырнул на стоянку, в карман. 15–20 минут у тебя хоп, и все, у тебя сна нету. То есть тебя выключило, проснулся, сам проснулся, и все, и у тебя состояние — ты как новенький Икарус». Абсолютное большинство моих информантов предпочитает длинные рейсы коротким не только потому, что они получают зарплату за пройденные мили (а не за разгрузки и погрузки), но и потому что длинные рейсы позволяют хотя бы на время установить относительно регулярный, «спокойный» и предсказуемый режим.

Так же, как и сон, водителям приходится подстраивать ритм приемов пищи. За время, проведенное в поле, я не только несколько раз «за компанию» оставался без полноценного сна (что для моих информантов было нормой), но и лишался регулярной трапезы. Например, водитель мог из-за спешки отменить обед и целый день ехать без еды. Информантами (в отличие от меня, хотя я старался не подавать виду) такие пропуски воспринимались как рядовые.

Формально на страже здоровья и безопасности водителей стоит Трудовой кодекс РФ — так называемый режим труда и отдыха (РТиО), подразумевающий ограничение времени непрерывной работы и нормированные перерывы на отдых и сон. На примере работы среди независимых дальнобойщиков Бенжамин Снайдер продемонстрировал, что американский аналог РТиО (Hours of Service) плохо сочетается с повседневностью водителей, так как представляет собой «тэйлористскую» проекцию режима труда, которая идет вразрез с запросами «гибкого капитализма», формируемыми такими корпорациями, как “Amazon” и “Walmart”, и оказывающими давление на индустрию грузоперевозок. В современных условиях товары должны доставляться «точно в срок», что, в свою очередь, требует от свободных водителей повышенной адаптивности и временного режима, ориентированного на конкретные поставки, а не на классическую модель фабричного цеха [Snyder 2016]. В результате водители жалуются на то, что принятые государственные нормативы оказываются слишком жесткими, и испытывают трудности в эффективной временной координации — им регулярно приходится стоять, когда выгоднее всего было бы ехать, и наоборот.

Режим труда и отдыха водителя в российском законодательстве также представляет собой абсолютно деконтекстуализированную и абстрактную временную проекцию, часовое время в чистом виде (ил. 1). И хотя иногда водители, выражая недовольство по поводу требований компании, апеллировали к «правилам» («вообще-то я по правилам сейчас не должен ехать!»), это происходило скорее в риторическом регистре, тогда как обычно РТиО критиковался дальнбойщиками за непрактичность и неприменимость. Между тем, надо полагать, соблюдение РТиО все же в некоторой мере уравновесило бы неустойчивые паттерны сна и отдыха. Следуя нормативам, суммарное время, проведенное водителем за рулем за две недели, не должно превышать 90 часов, что означает около 6,5 часов работы в день при отсутствии выходных. Мои собеседники, работающие на компании, не имея выходных, проводили за рулем в среднем не менее 11 часов в сутки (не говоря уже о том, что выключенный двигатель еще необязательно означал возможность отдохнуть). РТиО, по словам водителей, никто не соблюдал. Достаточно редкие штрафы за несоблюдение выписывались не на имя компании, а на имя водителей, и компаниям было выгоднее их оплачивать, чем замедлять движение грузов (ил. 6 на цветной вклейке).

НОРМАТИВНАЯ БАЗА ПО РЕЖИМАМ ТРУДА

РАЗРЕШЕННОЕ ЕЖЕДНЕВНОЕ ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ СОСТАВЛЯЕТ 9 ЧАСОВ.

Два раза в неделю (считая с 00:00 понедельника по 24:00 воскресенья) это время РАЗРЕШЕНО увеличить до 10 часов (2 раза в неделю).

ПОСЛЕ ЕЖЕДНЕВНОГО ПЕРИОДА ОТДЫХА

4.5 часа вождения – не менее 45 мин перерыв (допускается разделение на интервалы не короче 15 мин) – 4.5 часа вождения – (1 час вождения) – Ежедневный период отдыха

ОБЩЕЕ ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ ЗА НЕДЕЛЮ

(Считая с понедельника 00:00 по воскресенье 24:00) не должно превышать 56 часов.
9 часов – 10 часов – 9 часов – 10 часов – 9 часов – 9 часов

ОБЩЕЕ ВРЕМЯ ВОЖДЕНИЯ ЗА ЛЮБЫЕ ДВЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЕ НЕДЕЛИ

Не должно превышать 90 часов.
3 неделя (34 часа) – 2 неделя (56 часов) – 1 неделя (34 часа)
56 + 34 = 90 часов (две последовательные недели)

ВОЖДЕНИЕ	ПЕРЕРЫВ*	ВОЖДЕНИЕ	ОТДЫХ
4,5 часа	45 мин	4,5 часа	Не менее 11 часов (три раза в неделю не менее 9 часов)

*Общее время отдыха можно разделить на 15 минутные интервалы

Ил. 1. Режим труда и отдыха. Источник: <drive.ru>

Помимо ловкости в подстраивании тела, водители должны учитывать такие факторы, как плотность и скорость автомобильного потока, пробки, ремонты дорог, очереди на заправках, стоянках и железнодорожных переездах, погодные условия и расход топлива, смену часовых поясов и концентрацию населенных пунктов.

С одной стороны, выставленные компанией жесткие сроки заставляют постоянно рассчитывать время, с другой стороны, расчетам препятствуют внешние условия, на которые водители повлиять не могут. Так, не доехав несколько десятков километров до Нижнего Новгорода, мы с Иваном попали в длинную пробку и простояли в ней больше четырех часов. Часы ожидания особенно остро отразились на эмоциях водителя, не только потому что он был уже порядком измотан, но и потому что в 60 км от Нижнего Новгорода прямо у трассы находился его дом, где он рассчитывал переночевать. Таким образом, он терял не просто свое «рабочее» время, почти не двигаясь с места и соответственно не увеличивая число оплачиваемых километров, но и прежде всего время, нагруженное «нерабочими» смыслами, время, которое по счастливому случаю он имел возможность провести дома с семьей. На непредсказуемость, невозможность точных расчетов влияют и другие внешние факторы, уже не раз упомянутые выше (задержки на терминалах, переезды, погода и др.). Между тем *считать* время требуется, чтобы избежать потенциальных задержек, например очередей на стоянках или ограничений на въезды грузовиков в населенные пункты.

Для некоторых водителей практики подсчета времени становятся своего рода регулярным упражнением. Так, Иван по ходу нашего маршрута многократно проводил подробнейшие временные прогнозы, подсчитывая, в какой момент мы будем в той или иной точке и посвящая меня в тонкости подобных подсчетов (например, объясняя, как на время прохождения влияет сезон и погода вплоть до направления ветра или как коррелируют время суток, день недели и интенсивность потоков дачников и грибников). Иван сообщил, что обычно он ведет подсчеты «по времени», а не «в километрах». Из его объяснений стало ясно, что на одно и то же количество километров на одном дорожном участке может приходиться разное количество времени в зависимости от внешних факторов. Соответственно подсчеты «по времени» позволяют учесть эти факторы и сделать более точные прогнозы. Техники подсчета времени сопряжены со знанием пространства: подсчитывая время, о каком бы регионе ни заходила речь, Иван, не задумываясь, перечислял десятки расположенных по пути населенных пунктов. Когда мы по случаю заговорили о разнице часовых поясов, выяснилось, что Иван с ходу может соотнести локацию на трассе и местный пояс.

Подобного рода ловкость в расчетах времени, страхующая логистическую систему от внутренних нестыковок, может восприниматься как часть профессиональной идентичности. Несколько раз Иван, как мне казалось, не без гордости сообщал, что за пять лет работы в фирме ни разу не опаздывал. Темпоральное доминирование со стороны компании, хотя и делает водителей уязвимыми, не всегда вызывает у них лишь отрицательные реакции. Один и тот же водитель может злиться на сотрудников компании за нерасторопность в ответах, вынужденное ожидание, короткие сроки или штрафы, но в другие моменты выражать энтузиазм по отношению к труду в категориях, соответствующих концепции работы как «игры», источника азарта и награды (см. об этом: [Ouellet 1994; Steyn 2015; Snyder 2016]). Так, Иван говорил мне: «Я получаю удовольствие, мне нравится как бы вот моя работа <...> вот чувство такое то, что ты, как, своего рода, как победитель. То есть тебе поставлена задача, ты с ней справляешься». Таким образом, трудовая дисциплина, накладываемая компаниями, перенимается водителями и усваивается в качестве самодисциплины.

Практики подсчета не только могут относиться к собственному маршруту, но и быть адресованными коллеге. Иван, созваниваясь с Дмитрием и интересуясь его местоположением, неоднократно начинал планировать «за друга», предполагая, во сколько и где тот должен оказаться. Один из таких диалогов я застал, еще находясь в кабине Дмитрия (т.е. до встречи с Иваном). Отвечая на подсчеты приятеля, более скептически настроенный Дмитрий, напротив, отослал к *невозможности* точного планирования в силу неконтролируемых внешних факторов: «Не знаю, времени сейчас 4, сомневаюсь, что попаду на МКАД <...> Да на**й эти расчеты, б**дь, как пойдет, так пойдет. <...> Вань, б**дь, время 4 часа, у меня 700 километров впереди, какое те на**й успеть, я те че — **й на ракете что ли? Успеешь, б**дь. Мы тут в пробке стоим».

На проблематичность краткосрочных планирований времени накладывается полная невозможность планирований долгосрочных. Водители, работающие на компании, знают лишь время и место ближайшей разгрузки, но никогда заранее не знают следующий пункт назначения, так как он определяется лишь после окончания выгрузки.

В результате один из эффектов темпоральных неравенств, возникающих в условиях корпоративной политики, состоит в том, что базовая неопределенность становится для большинства водителей нормой, а отсутствие возможности точного подсчета времени сочетается с регулярной необходимостью эти подсчеты осуществлять. Нормализация психологического состоя-

ния неопределенности в сочетании с постоянной бдительностью часто фигурируют среди основных признаков precariousного труда в неолиберальных экономиках [Molé 2010]. Таким образом, анализ практик и ощущений времени делает наглядной precariousность, пронизывающую труд современных водителей в условиях интенсификации и ускорения российской экономики грузоперевозок.

Оружие слабых (вместо заключения)

Взгляд на практики и ощущения времени изнутри кабины дает понять, что водители склонны воспринимать время как ресурс, доступ к которому сопряжен с чувством автономности и независимости от внешних форм контроля. В условиях интенсификации и изменений в индустрии грузоперевозок, когда работа на себя в качестве независимого предпринимателя для многих перестала быть выгодной, а на передний план вышли крупные транспортные компании, этот ресурс оказался под угрозой, а вместе с ним и ощущение автономности водителей, из «хозяев своего времени» перешедших в статус «корпоративных сотрудников».

Специфика ремесла требует от водителей постоянной и внимательной работы со временем — дальнбойщикам необходимо ежедневно и еженощно им управлять. Между тем зачастую именно через время транспортные компании стремятся контролировать водителей, подстраивая режимы и интенсивность их работы под «оптимальные» алгоритмы логистики. Из приведенных примеров видно, как водители, которые работают на крупные компании, *адаптируются* к корпоративным режимам, производным от запросов современного капитализма 24/7 и его «кровеносной системы» — логистики. Но есть ли у дальнбойщиков, работающих на компании и не вовлеченных в публичные протесты, пространство для сопротивления этим режимам?

В одном из рейсов по пути из Уфы в Красноярск Алексей включил аудио, которое ему переслал кто-то из знакомых водителей. Аудио длилось около трех минут и представляло собой запись телефонного разговора между дальнбойщиком и сотрудницей транспортной компании. По мнению логистики, водитель прошел недостаточную дистанцию за день. Алексей улыбался, было заметно, что он переслушивает аудио не в первый раз.

Л (логистка): *Получается, вчера 200 прошли и легли спать. Так же мы не работаем, вы знаете.*

В (водитель): *Время было полдесятого ночи.*

Л: *Ну, полдесятого ночи — это еще не ночь.*

В: *Ночью надо спать. А днем работать. <...>*

Л: [перебивает] <...> Я-то рассчитывала, что вы норму свою выполнили, понимаете? <...>

В: Вы чего? Я весь день выгружался, загружался и еще.

Л: [перебивает] Так это вы стояли, а не шли!

В: Стояли?

Л: Да.

В: А это не считается, что работали, да?

Л: Так это же нету километража, нет — не считается. <...>

В: Как будто я днем спал, весь день спал стоял.

Л: Так спали бы! Вы же выгружались, вы же стояли на очереди.

В: Так.

Л: И?

В: И я, значит, не работал?

Л: Ну, вы же отдыхали?

В: Ничего себе даешь — «отдыхали».

Л: Отдыхали, у нас все так отдыхают. На очереди же стоят, отдыхают же водители.

В: Это вот так думаешь? Понятно. Ясно. На загрузке-выгрузке люди отдыхают, значит. Вот оно что! Я не знал.

Записанный спор подсвечивает напряжение между сотрудником компании, с одной стороны, и водителем — с другой, возникающее на почве различных представлений о времени, труде и отдыхе. Водитель отстаивает собственную систему установок, связанных с нормами и наполнением рабочего и личного времени, логистка же тем апеллирует к системе нормативов, соответствующих политике транспортной компании. В диалоге время становится делимым и оспариваемым ресурсом, на разные конфигурации использования и понимания которого претендуют собеседники.

В представленной записи водитель отстаивает собственные позиции. По моим наблюдениям, это не рядовой случай — вероятно, именно поэтому аудио обрело популярность и стало циркулировать в шоферской среде. Как правило, дальнбойщики стараются подстраиваться под требования компании, не нарушать накладываемых на них ожиданий и не идти на конфронтацию. Их основным оружием переживания неравенств становится возможность противопоставить себя «системе» (логисты, менеджеры, заказчики).

Между собой дальнбойщики делятся историями о бестолковых логистах, случаями несправедливости со стороны компании, штрафах и заниженных сроках. В одном из внутренних водительских чатов, за коммуникацией в котором я наблюдал в те-

чение месяца, мне многократно попадались реплики шоферов, фотографии и мемы, конструирующие образы конфронтации и непонимания между водителями и начальством (ил. 7–8 на цветной вклейке). Неформальные сети взаимной солидарности, которая укрепляется сетованиями на начальство и ностальгией по былой свободе, облегчают водителям существование в условиях неравенств.

Вместе с тем возможность канализировать недовольство *внутри* водительского сообщества, по моим наблюдениям, не провоцирует попыток повлиять на трудовые режимы напрямую. *Другие* дальнбойщики, те, что участвовали в протестной волне после введения налога «Платон» [Резникова 2016; Резникова и др. 2018] или, как в представленной Алексеем аудиозаписи, отстаивали свои принципы во взаимодействии с сотрудниками компании, пользуются уважением. Такие примеры лишней раз напоминают водителям о «справедливости», а постоянный обмен с коллегами дает возможность сбалансировать и подтвердить эти представления. В результате водители, которые ощущают уязвимость и неравенство, всегда имеют возможность убедиться в своей правоте и выпустить пар. При этом они не покидают грузовики и не пытаются оспорить свое положение, поэтому неуютная «система» остается неизменной, а грузы продолжают циркулировать и доставляться «точно в срок».

Представленные материалы показывают, насколько тесно логистическая циркуляция «переплетена с повседневной жизнью и трудом», и наглядно дают убедиться в том, что логистическая «фантазия автоматизированного субъекта — это именно фантазия» [Aung 2021: 115]. Повседневность водителей полна контекстов и ситуаций, которые не укладываются в эту фантазию и вскрывают ее многочисленные несовершенства и разрывы, многие из которых являются следствием рассинхронизации между опорными точками самой системы (как в случаях, когда расписание склада, принадлежащего заказчику, не позволяет принять груз в срок, назначенный этим же заказчиком). Столкновение «гладкой» темпоральной политики компаний и «шероховатой» повседневности дальнбойщиков порождает противоречия, вынуждающие водителей подчиняться корпоративным режимам, соответствующим образом подстраивая свои тела и вырабатывая техники «выравнивания», нивелирующие зазоры между «логистическим воображаемым» и физической мобильностью.

Субъективные эффекты, следствия этих темпоральных неравенств, включают в себя нервный эмоциональный фон, гибкость в подстраивании циркадных ритмов и телесных потребностей, ощущения усталости и хронической нехватки времени, «тем-

поральную бедность», а также ощущение неопределенности и невозможности планировать время в сочетании с постоянной бдительностью и необходимостью его планировать.

Исследование практик и ощущений времени в повседневности дальнбойщиков позволяет увидеть механизмы современного капитализма изнутри кабины и определить их труд как прекарный, отмеченный состоянием неопределенности, создаваемым специфическими режимами работы и отношениями пространственно-темпорального контроля. По моим наблюдениям, водители, работающие на компании, не оспаривают этот контроль напрямую и не пытаются отстоять свою автономность, но перенаправляют неудовлетворенность внутрь сообщества. Ощущения несправедливости и уязвимости собственного положения конвертируются в значимые образы, которые циркулируют среди дальнбойщиков, укрепляя чувства солидарности и принадлежности к профессиональному сообществу.

Список сокращений

ПМА — Полевые материалы автора, май — август 2019, Россия

Источники

Iteco. Грузоперевозки. Транспортная компания ИТЕКО. <<https://iteco.com/>>.

Библиография

- Вайсман Д.* Времени в обрез. Ускорение жизни при цифровом капитализме. М.: Издат. дом «Дело» РАНХиГС, 2019. 304 с.
- Запорожец О.* «Мобильные методы»: исследование жизни в движении // Социология: методология, методы, математическое моделирование. 2017. № 44. С. 37–72.
- Карасева А., Момзикова М.* Часовые пояса и синхронные телекоммуникации: незаметная работа по координации во времени у горожан Дальнего Востока России // Этнографическое обозрение. 2019. № 3. С. 42–61.
- Крэри Дж.* Поздний капитализм и цели сна. М.: Издат. дом Высшей школы экономики, 2022. 136 с.
- Коновалов И.А.* Рождение времени для труда: рецепция работы Эдварда Томпсона о возникновении капиталистического темпорального сознания // Журнал социологии и социальной антропологии. 2019. Т. 22. № 1. С. 193–224.
- Резникова О.* «Когда вся страна выйдет на улицу с флажком “Вовчик, ты не прав” — нас услышат». Дальнбойщики и их протест // Colta. 2016. <<http://www.colta.ru/articles/society/10918>>.
- Резникова О., Бажутин А., Владимиров С.* Политика — это... Рефлексии протестующих дальнбойщиков о «политической сфере» и «спра-

- ведливости» в контексте социальных протестов // Митенко П., Польский А. (ред.). Тактики улиц, стратегии города. М.: Изд-во на платформе фестиваля МедиаУдар, 2018. С. 42–67.
- Смирнова А.* Время и пространство заботы: практики российских домохозяйек // Здравомыслова Е., Пасынкова В., Темкина А., Ткач О. (ред.). Практики и идентичности: гендерное устройство. СПб.: Изд-во Европ. ун-та в Санкт-Петербурге, 2010. С. 99–127.
- Щепанская Т.* Итинерантный дом: путешествие оседлых // Чистов Ю.К. (ред.). Радловский сборник: научные исследования и музейные проекты МАЭ РАН в 2016 г. СПб.: МАЭ РАН, 2017. С. 227–236.
- Adam B.* Timewatch: The Social Analysis of Time. N.Y.: Polity Press, 1995. 205 p.
- Adam B.* Timescapes of Modernity: The Environment and Invisible Hazards. N.Y.: Routledge, 1998. 256 p.
- Adam B.* When Time Is Money: Contested Rationalities of Time in the Theory and Practice of Work // *Theoria: A Journal of Social and Political Theory*. 2003. Vol. 102. P. 94–125.
- Agar M.* Independents Declared: The Dilemmas of Independent Trucking. Washington D.C.; L.: Smithsonian Institution Press, 1986. 244 p.
- Argounova-Low T.* Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // *Journal of Ethnology and Folkloristics*. 2012. Vol. 6. No. 1. P. 71–88.
- Aung G. A.* “Becoming Logistical” of Anthropology? // *Focaal*. 2021. Vol. 91. P. 115–124. doi: 10.3167/fcl.2021.910109.
- Auyero J.* Patients of the State: An Ethnographic Account of Poor People’s Waiting // *Latin American Research Review*. 2011. Vol. 46. No. 1. P. 5–29.
- Bear L.* Time as Technique // *Annual Review of Anthropology*. 2016. Vol. 45. P. 487–502. doi: 10.1146/annurev-anthro-102313-030159.
- Birtchnell T., Savitzky S., Urry J.* Moving Cargos // Birtchnell T., Savitzky S., Urry J. (eds.). *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age*. L.: Routledge, 2015. P. 1–16.
- Büscher M., Urry J., Witchger K.* *Mobile Methods*. L.: Routledge. 2011. 224 p.
- Chua C., Danyluk M., Cowen D., Khalili L.* Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics // *Environment and Planning D: Society and Space*. 2018. Vol. 36. No. 4. P. 617–629. doi: 10.1177/0263775818783101.
- Cohen R.L.* Rethinking “Mobile Work”: Boundaries of Space, Time and Social Relation in the Working Lives of Mobile Hairstylists // *Work, Employment and Society*. 2010. Vol. 24 No. 1. P. 65–84. doi: 10.1177/0950017009353658.
- Cowen D.* Logistics // *Adey P., Bissell D., Hannam K., Merriman P., Sheller M. (eds.). The Routledge Handbook of Mobilities*. L.: Routledge, 2014a. P. 187–195.
- Cowen D.* The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade. Minneapolis; L.: University of Minnesota Press, 2014b. 328 p.
- Davies K.* The Tensions between Process Time and Clock Time in Care-work: The Example of Day Nurseries // *Time and Society*. 1994. Vol. 3. No. 3. P. 277–303.

- Elliott S., McKelvy J.N., Bowen S.* Marking Time in Ethnography: Uncovering Temporal Dispositions // *Ethnography*. 2017. Vol. 18. No. 4. P. 556–576. doi: 10.1177/1466138116655360.
- Garsten C.* Workplace Vagabonds: Career and Community in Changing Worlds of Work. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008. 173 p.
- Gill R., Pratt A.* In the Social Factory?: Immaterial Labour, Precariousness and Cultural Work // *Theory, Culture and Society*. 2008. Vol. 25. No. 7–8. P. 1–30. doi: 10.1177/0263276408097794.
- Hopkins D.* Buffering as Everyday Logistical Labour // *Roadsides*. 2022. Vol. 7. P. 51–58. doi: 10.26034/roadsides-202200708.
- Janeja M.K., Bandak A.* (eds.). *Ethnographies of Waiting: Doubt, Hope and Uncertainty*. L.: Bloomsbury, 2018. 232 p.
- Kusenbach M.* Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool // *Ethnography*. 2003. Vol. 4. No. 3. P. 455–485.
- Laurier E.* Doing Office Work on the Motorway // *Theory, Culture and Society*. 2004. Vol. 21. No. 4–5. P. 261–277. doi: 10.1177/0263276404046070.
- Lefebvre H.* *State, Space, World: Selected Essays*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2009. 344 p.
- Levy K.E.C.* The Contexts of Control: Information, Power, and Truck-Driving Work // *The Information Society*. 2015. Vol. 31. No. 2. P. 160–174. doi: 10.1080/01972243.2015.998105.
- Molé N.J.* Precarious Subjects: Anticipating Neoliberalism in Northern Italy's Workplace // *American Anthropologist*. 2010. Vol. 112. No. 1. P. 38–53.
- Morris J.* *Everyday Post-Socialism: Working-Class Communities in the Russian Margins*. L.: Palgrave Macmillan, 2016. 261 p.
- Morris J., Hinz S.* From Avtoritet and Autonomy to Self-Exploitation in the Russian Automotive Industry // *Hann C., Parry J.* (eds.). *Industrial Labor on the Margins of Capitalism: Precarity, Class, and the Neoliberal Subject*. N.Y.; Oxford: Berghahn Books, 2018. P. 241–264
- Munn N.* The Cultural Anthropology of Time: A Critical Essay // *Annual Review of Anthropology*. 1992. Vol. 21. P. 93–123.
- Ouellet L.* *Pedal to the Metal: The Work Lives of Truckers*. Philadelphia, PA: Temple University Press, 1994. 272 p.
- Papadopoulos D., Stephenson N., Tsianos V.* *Escape Routes: Control and Subversion in the Twenty-First Century*. L.: Pluto Press, 2008. 300 p.
- Reid M.* Social Policy, “Deservingness”, and Sociotemporal Marginalization: Katrina Survivors and FEMA // *Sociological Forum*. 2013. Vol. 28. No. 4. P. 742–763.
- Reisch L.A.* Time and Wealth: The Role of Time and Temporalities for Sustainable Patterns of Consumption // *Time and Society*. 2001. Vol. 10. No. 2/3. P. 367–385. doi: 10.1177/0961463X01010002012.
- Rossiter N.* *Software, Infrastructure, Labor: A Media Theory of Logistical Nightmares*. L.: Routledge, 2016. 220 p.
- Snyder B.H.* *The Disrupted Workplace: Time and the Moral Order of Flexible Capitalism*. N.Y.: Oxford University Press, 2016. 251 p.

- Snyder B.H.* The Tyranny of Clock Time? Debating Fatigue in the US Truck Driving Industry // *Time and Society*. 2019. Vol. 28. No. 2. P. 697–720. doi: 10.1177/0961463X17701955.
- Steyn A.S.* The Truck Driver's Watch: Time and the Working Lives of Long Haul Truck Drivers in Southern Africa // *Anthropology Southern Africa*. 2015. Vol. 38. No. 1–2. P. 61–74. doi: 10.1080/23323256.2015.1048811.
- Thompson E.P.* Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism // *Past and Present*. 1967. Vol. 38. P. 56–97.
- Tsing A.* Supply Chains and the Human Condition // *Rethinking Marxism*. 2009. Vol. 21. No. 2. P. 148–176. doi: 10.1080/08935690902743088.

Logistics, Inequalities and the Politics of Time in Contemporary Russian Trucking

Yakov Lurie

European University at St Petersburg
6/1A Gagarinskaya Str., St Petersburg, Russia
ylurie@eu.spb.ru

Based on mobile ethnography among long-distance truckers, the paper explores the temporal dimensions of their everyday work. In the neoliberal Russian trucking industry, large transport companies and their clients prioritize 'efficient' logistics, relying on computational calculations and an urge to keep the goods moving. Accordingly, corporate temporal policies are shaped by clock time logic. However, the reality of truckers' everyday mobility is filled with contextual factors such as traffic jams, time zone changes, and weather conditions that disrupt the clock time logic. The clash between the smooth temporal politics of logistics and the unpredictable experiences of truckers leads to conflicts, requiring drivers to adjust their pace, routines, and bodies, often resulting in a sense of vulnerability and uncertainty. Despite these challenges, the paper highlights how truckers skilfully navigate various rhythms, finding a sense of game-like enthusiasm in their work. By examining the contradictions between logistical clock time and drivers' time, the study sheds light on the inequalities surrounding the labor of long-haul truck drivers and explores the social, emotional, and bodily effects of these inequalities. Through an inside look into the drivers' perspective from inside their cabs, the paper provides insight into the workings of 24/7 capitalism in Russia.

Keywords: long-distance trucking, logistical imaginary, clock time, inequalities.

References

- Adam B., *Timewatch: The Social Analysis of Time*. New York: Polity Press, 1995, 205 pp.
- Adam B., *Timescapes of Modernity: The Environment and Invisible Hazards*. New York: Routledge, 1998, 256 pp.
- Adam B., 'When Time Is Money: Contested Rationalities of Time in the Theory and Practice of Work', *Theoria: A Journal of Social and Political Theory*, 2003, vol. 102, pp. 94–125.
- Agar M., *Independents Declared: The Dilemmas of Independent Trucking*. Washington D.C.; London: Smithsonian Institution Press, 1986, 244 pp.
- Argounova-Low T., 'Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia', *Journal of Ethnology and Folkloristics*, 2012, vol. 6, no. 1, pp. 71–88.
- Aung G., 'A "Becoming Logistical" of Anthropology?', *Focaal*, 2021, vol. 91, pp. 115–124. doi: 10.3167/fcl.2021.910109.
- Auyero J., 'Patients of the State: An Ethnographic Account of Poor People's Waiting', *Latin American Research Review*, 2011, vol. 46, no. 1, pp. 5–29.
- Bear L., 'Time as Technique', *Annual Review of Anthropology*, 2016, vol. 45, pp. 487–502. doi: 10.1146/annurev-anthro-102313-030159.
- Birtchnell T., Savitzky S., Urry J., 'Moving Cargos', Birtchnell T., Savitzky S., Urry J. (eds.), *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age*. London: Routledge, 2015, pp. 1–16.
- Büscher M., Urry J., Witchger K., *Mobile Methods*. London: Routledge, 2011, 224 pp.
- Chua C., Danyluk M., Cowen D., Khalili L., 'Introduction: Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics', *Environment and Planning D: Society and Space*, 2018, vol. 36, no. 4, pp. 617–629. doi: 10.1177/0263775818783101.
- Cohen R. L., 'Rethinking 'Mobile Work': Boundaries of Space, Time and Social Relation in the Working Lives of Mobile Hairstylists', *Work, Employment and Society*, 2010, vol. 24, no. 1, pp. 65–84. doi: 10.1177/0950017009353658.
- Cowen D., 'Logistics', Adey P., Bissell, D., Hannam K., Merriman P., Sheller M. (eds.), *The Routledge Handbook of Mobilities*. London: Routledge, 2014, pp. 187–195.
- Cowen D., *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis, MI; London: University of Minnesota Press, 2014, 328 pp.
- Crary J., *24/7. Late Capitalism and the Ends of Sleep*. London; New York: Verso, 2013, 144 pp.
- Davies K., 'The Tensions between Process Time and Clock Time in Care-work: The Example of Day Nurseries', *Time and Society*, 1994, vol. 3, no. 3, pp. 277–303.
- Elliott S., McKelvy J. N., Bowen S., 'Marking Time in Ethnography: Uncovering Temporal Dispositions', *Ethnography*, 2017, vol. 18, no. 4, pp. 556–576. doi: 10.1177/1466138116655360.
- Garsten C., *Workplace Vagabonds: Career and Community in Changing Worlds of Work*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2008, 173 pp.

- Gill R., Pratt A., 'In the Social Factory?: Immaterial Labour, Precariousness and Cultural Work', *Theory, Culture and Society*, 2008, vol. 25, no. 7–8, pp. 1–30. doi: 10.1177/0263276408097794.
- Hopkins D., 'Buffering as Everyday Logistical Labour', *Roadsides*, 2022, vol. 7, pp. 51–58. doi: 10.26034/roadsides-202200708.
- Janeja M. K., Bandak A. (eds.), *Ethnographies of Waiting: Doubt, Hope and Uncertainty*. London: Bloomsbury, 2018, 232 pp.
- Karaseva A., Momzikova M., 'Chasovye poyasa i sinkhronnye telekommunikatsii: nezametnaya rabota po koordinatsii vo vremeni 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).
- Konovalov I. A., 'Rozhdenie vremeni dlya truda: retseptsiya raboty Edvarda Tompsona o vozniknovenii kapitalisticheskogo temporalnogo soznaniya' [The Birth of Time for Labor: Reception of Edward Thompson's Work on the Emergence of Capitalist Temporal Consciousness], *Zhurnal sotsiologii i sotsialnoy antropologii*, 2022, vol. 22, no. 1, pp. 193–224. (In Russian).
- Kusenbach M., 'Street Phenomenology: The Go-Along as Ethnographic Research Tool', *Ethnography*, 2003, vol. 4, no. 3, pp. 455–485.
- Laurier E., 'Doing Office Work on the Motorway', *Theory, Culture and Society*, 2004, vol. 21, no. 4–5, pp. 261–277. doi: 10.1177/0263276404046070.
- Lefebvre H., *State, Space, World: Selected Essays*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press, 2009, 344 pp.
- Levy K. E. C., 'The Contexts of Control: Information, Power, and Truck-Driving Work', *The Information Society*, 2015, vol. 31, no. 2, pp. 160–174. doi: 10.1080/01972243.2015.998105.
- Molé N. J., 'Precarious Subjects: Anticipating Neoliberalism in Northern Italy's Workplace', *American Anthropologist*, 2010, vol. 112, no. 1, pp. 38–53.
- Morris J. *Everyday Post-Socialism: Working-Class Communities in the Russian Margins*. London: Palgrave Macmillan, 2016, 261 pp.
- Morris J., Hinz S., 'From Avtoritet and Autonomy to Self-Exploitation in the Russian Automotive Industry', Hann C., Parry J. (eds.), *Industrial Labor on the Margins of Capitalism: Precarity, Class, and the Neoliberal Subject*. New York; Oxford: Berghahn Books, 2018, pp. 241–264.
- Munn N., 'The Cultural Anthropology of Time: A Critical Essay', *Annual Review of Anthropology*, 1992, vol. 21, pp. 93–123.
- Ouellet L., *Pedal to the Metal: The Work Lives of Truckers*. Philadelphia, PA: Temple University Press, 1994, 272 pp.
- Papadopoulos D., Stephenson N., Tsianos V., *Escape Routes: Control and Subversion in the Twenty-First Century*. London: Pluto Press, 2008, 300 pp.
- Reid M., 'Social Policy, "Deservingness", and Sociotemporal Marginalization: Katrina Survivors and FEMA', *Sociological Forum*, 2013, vol. 28, no. 4, pp. 742–763.
- Reisch L. A., 'Time and Wealth: The Role of Time and Temporalities for Sustainable Patterns of Consumption', *Time and Society*, 2001, vol. 10, no. 2/3, pp. 367–385. doi: 10.1177/0961463X01010002012.

- Reznikova O., “Kogda vsya strana vyidet na ulitsu s flazhkom “Vovchik, ty ne prav” — nas uslyshat”. *Dalnoboyschiki i ikh protest* [“When the Whole Country takes to the Streets with a Flag Saying “Vovvy, You’re Wrong” — then We will be Heard”. Truck Drivers and their Protest], *Colta*, 2016. <<http://www.colta.ru/articles/society/10918>>. (In Russian).
- Reznikova O., Bazhutin A., Vladimirov S., ‘Politika — eto... Refleksii protestuyushchikh dalnoboyschikov o “politicheskoy sfere” i “spravedlivosti” v kontekste sotsialnykh protestov’ [Politics Is... Protesting Truckers’ Reflections on the “Political Sphere” and “Justice” in the Context of Social Protests], Mitenko P., Polsky A. (eds.), *Taktiki ulits, strategii goroda* [Street Tactics, City Strategies]. Moscow: Media Strike Festival Publishing, 2018, pp. 42–67. (In Russian).
- Rossiter N., *Software, Infrastructure, Labor: A Media Theory of Logistical Nightmares*. London: Routledge, 2016, 220 pp.
- Schepanskaya T., ‘Itinerantnyy dom: puteshestvie osedlykh’ [Itinerary House: The Journey of the Sedentary], Chistov Yu. K. (ed.), *Radlovskiy sbornik: nauchnye issledovaniya i muzeynye proekty MAE RAN v 2016 g.* [Radlovsky Collection: Research and Museum Projects of the MAE RAS in 2016]. Saint-Petersburg: MAE RAS, 2017, pp. 227–236. (In Russian).
- Smirnova A., ‘Vremya i prostranstvo zaboty: praktiki rossiyskikh domokhozyaek’ [Time and Space of Care: practices of Russian Housewives], Zdravomyslova E., Pasyukova V., Temkina A. (eds.), *Praktiki i identichnosti: gendernoe ustroystvo* [Practices and Identities: Gender Roles]. St Petersburg: European University at St Petersburg Press, 2010, pp. 99–127. (In Russian).
- Snyder B. H., *The Disrupted Workplace: Time and the Moral Order of Flexible Capitalism*. New York: Oxford University Press, 2016, 251 pp.
- Snyder B. H., ‘The Tyranny of Clock Time? Debating Fatigue in the US Truck Driving Industry’, *Time and Society*, 2019, vol. 28, no. 2, pp. 697–720. doi: 10.1177/0961463X17701955.
- Steyn A. S., ‘The Truck Driver’s Watch: Time and the Working Lives of Long Haul Truck Drivers in Southern Africa’, *Anthropology Southern Africa*, 2015, vol. 38, no. 1–2, pp. 61–74. doi: 10.1080/23323256.2015.1048811.
- Thompson E. P., ‘Time, Work-Discipline, and Industrial Capitalism’, *Past and Present*, 1967, vol. 38, pp. 56–97.
- Tsing A., ‘Supply Chains and the Human Condition’, *Rethinking Marxism*, 2009, vol. 2, no. 2, pp. 148–176. doi: 10.1080/08935690902743088.
- Wajcman J., *Pressed for Time: The Acceleration of Life in Digital Capitalism*. Chicago, IL: The University of Chicago Press, 2015, 227 pp.
- Zaporozhets O., “Mobilnye metody”: issledovanie zhizni v dvizhenii’ [“Mobile Methods”: Studying Life in Motion], *Sotsiologia: Metodologia, Metodi, Matematicheskoye Modelirovaniye*, 2017, no. 44, pp. 37–72. (In Russian).

Иллюстрации к статье Якова Лурье



Ил. 1–2. Визуальным примером «логистического воображаемого» для меня послужили изображения, выдаваемые поисковыми системами по запросу «логистика». Движение грузов на таких изображениях репрезентируется как нечто, совершаемое на бесшовном высокотехнологичном уровне: они перемещаются движениями пальца по экрану и нажатиями клавиш в соответствии с расчетами программы. За кадром остается реальная мобильность грузов в материальном пространстве и люди, сидящие за рулем грузовиков. Источники: <thisislogistics.blogspot.com>, <logistics.ru>



Ил. 3. 15:40 — ситуация неоплачиваемого ожидания,
неожиданная пробка у железнодорожного переезда.
Фото Я. Лурье



Ил. 4. 16:53 — та же пробка.
Часы ожидания придется наверстывать водителю.
Фото Я. Лурье



Ил. 5. Кофе — одна из классических техник борьбы со сном во время ночного вождения.
Фото Я. Лурье



Ил. 6. Тахограф одного из дальнбойщиков, на который при мне он ни разу за сутки не обратил внимания.
На фотографии время вождения чуть превышает допустимое.
Фото Я. Лурье



ДАЛЬНОБОЙЩИКИ ГЛАЗАМИ ЛОГИСТОВ

Ил. 7. Мемы на сюжет «дальнобойщики глазами логистов» подсвечивают «логистическую фантазию» — неправдоподобно высокие скорости движения и безостановочное «бесшовное» перемещение. Источники: паблики ВКонтакте «Дальнобойщики» и «Подслушано у Дальнобойщиков»



Ил. 8. Вместо одного глаза — спидометр, вместо другого — циферблат. Скорость и время как две визитные карточки «логистического воображаемого»