
Самоорганизация атомизированных мобильных работников: практики воспроизводства трудовой солидарности среди дальнобойщиков

Г.А. СТАЛИНОВ*

***Георгий Андреевич Сталинов** – преподаватель, кафедра местного самоуправления департамента политики и управления; аналитик, Проектно-учебная лаборатория муниципального управления, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва, Россия, gstalinov@hse.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7806-3413>

Цитирование: Сталинов Г.А. (2024) Самоорганизация атомизированных мобильных работников: практики воспроизводства трудовой солидарности среди дальнобойщиков // Мир России. Т. 33. № 2. С. 56–76. DOI: 10.17323/1811-038X-2024-33-2-56-76

Аннотация

Настоящее исследование направлено на выявление повседневных практик взаимодействия, взаимовыручки и коллективных действий, через которые водители-дальнобойщики воспроизводят солидарность группы, преодолевая разрозненную мобильность ее членов. Исследование основано на обширном эмпирическом материале, собранном в 10 экспедициях. Сбор наблюдений и полуструктурированных интервью проходил в кабинах грузовиков и на грузовых стоянках, между которыми автор перемещался автостопом. В статье описываются пространственно-временная организация работы дальнобойщиков, каналы коммуникации и практики взаимодействия. Дальнобойщики работают поодиночке, независимо друг от друга, поэтому не могут воспроизводить солидарность через коллективный труд, зависимость друг от друга в выполнении обязанностей, работу в едином пространстве. Солидарность в группе дальнобойщиков воспроизводится через особую, производную от специфики их работы, систему практик взаимовыручки, а также взаимодействий на придорожных стоянках, где их одинокая мобильность прерывается вместе с остановкой автомобиля.

Ключевые слова: дальнобойщики, мобильность, индивидуализированный труд, групповая солидарность, трудовая солидарность, практики воспроизводства солидарности, самоорганизация дальнобойщиков

Автор выражает благодарность Фонду поддержки социальных исследований «Хамовники» за грант на проект и организационную поддержку, научному руководителю Ю.М. Плюснину за организационную помощь в одной из экспедиций и за советы при написании статьи, а также А.А. Позаненко за помощь в сборе материала в одной из экспедиций.

Статья поступила в редакцию в сентябре 2023 г.

Введение

Автомобильные грузоперевозки – сфера, в которую вовлечены миллионы людей, и в некоторых странах дальнбойщики составляют от 1 до 5% трудоспособного населения¹. Вопреки мнению журналистов и исследователей, которые пророчат в ближайшие десятилетия замену водителей роботами [Gregson 2018]², специальные исследования на эту тему доказывают, что роботизация сферы грузоперевозок будет протекать очень медленно, в том числе и потому, что функционал водителя грузовика значительно шире вождения машины, и по этой причине в ближайшие 30–50 лет спрос на водителей будет сохраняться [Monaco 2020].

Дальнбойщики – это одинокие мобильные работники: они не трудятся в коллективе, каждый из них автономно передвигается между регионами и странами и в своей работе взаимодействует только со складскими работниками в местах загрузки и выгрузки. Дальнбойщики изолированы друг от друга в своих кабинах, они не работают вместе, но при этом состоят в единых формальных и неформальных группах. Например, в 2015 г. несколько сотен водителей буквально за пару дней объединились для забастовки против внедрения системы взимания платы за проезд грузовых автомобилей по федеральным дорогам «Платон», и они действовали вопреки программе руководства уже существовавшего профсоюза, после чего даже создали НКО «Объединение перевозчиков России»³. Забастовки продолжались еще несколько лет. Такие профсоюзы существуют по всему миру, особенно известны профсоюзы дальнбойщиков в США, существующие с первой половины XX в. [LeMay, Keller 2019].

Для быстрой мобилизации работников члены группы должны повседневно воспроизводить латентную (*embryotic*) солидарность, которая позже способна перерасти в активную фазу. Латентная солидарность в трудовых группах воспроизводится через практики повседневного взаимодействия, взаимной зависимости в работе, коллективного труда, направленного на достижение общей цели [Atzeni 2010]. Работа и взаимодействие независимых друг от друга сотрудников в едином пространстве (например, в коворкинге) тоже могут приводить к возникновению солидарности [Bianchi et al. 2018], однако непонятно, как этот процесс устроен у дальнбойщиков, которые сепарированы в кабинах своих автомобилей.

Конечно, сейчас существуют форумы, где водители общаются, обсуждая различные профессиональные темы⁴. Некоторые исследователи уже поднимали вопрос воспроизводства и формирования солидарности через социальные сети [Liu, Wang 2022]. Однако следует отметить, что для отстаивания коллективных интересов водители объединялись еще до появления Интернета

¹ По оценкам исследователей о численности водителей грузовых автомобилей в Канаде [Hanson 2021], США [Scott, Davis-Sramek 2023], Китае [Liu, Wang 2022], Великобритании [Gregson 2018], России (собственные оценки на основе статистики системы «Платон»), также использовались официальные данные о численности трудоспособного населения этих стран.

² Например, Руки от руля: из Петербурга в Москву впервые на автопилоте прибыли грузовики (2023) // 5-tv.ru. 15 июня 2023 // <https://www.5-tv.ru/news/436166/ruki-otrula-izpeterburga-vmoskvu-vpervye-naavtopilote-pribyli-gruzoviki/>, дата обращения 12.12.2023.

³ «Хроники неслучившейся революции». Фильм Константина Селина // Youtube // <https://www.youtube.com/watch?v=bN51wlt0fL0>, дата обращения 12.12.2023.

⁴ В России наиболее популярен форум Ati.su: <https://forums.ati.su/forum/>, дата обращения 12.12.2023.

[LeMay, Keller 2019]. Возникают вопросы: как, через какие практики дальнбойщики преодолевают свою оторванную от трудового коллектива, индивидуальную пространственную мобильность (или даже «автомобильность» [Urry 2004]) для воспроизводства групповой солидарности; где и как организованы эти практики.

Большая часть зарубежных научных статей, освещающих аспекты жизни дальнбойщиков, нацелена на изучение профессиональных заболеваний [Shattell et al. 2010; Sieber et al. 2014; Ren 2023] и аспектов логистики и транспорта [Monios, Bergqvist 2019; Loske, Klumpp 2021; Cantillo et al. 2022]. Гораздо реже труд дальнбойщиков становится объектом анализа социологов, которые в основном концентрируются на выявлении причин недостатка рабочей силы, и в этой проблеме можно выделить три фокуса исследований:

1) исследования, посвященные удовлетворенности дальнбойщиков условиями труда, продолжаются более 50 лет. С. Лемей и С. Келлер систематизировали эти работы, в основном нацеленные на изучение американского рынка грузоперевозок, который почти весь XX в. вплоть до дерегуляции рынков в эпоху неолиберализма находился под контролем государства и профсоюзов, связанных с мафией [LeMay, Keller 2019];

2) вторая группа исследований, явным или неявным образом основанных на теории трудовых процессов, свидетельствует, что дефицит водителей вызван проблемами развития неолиберального капитализма [Belzer 2000; Viscelli 2016]. Глобализация и монополизация логистических рынков вследствие их дерегуляции приводят к ухудшению условий труда [Gregson 2015; Gregson 2018; Hanson 2021; Viscelli 2016]. Молодежь не идет в профессию: так, в Канаде среди работников логистики у дальнбойщиков отмечается самый высокий средний возраст [Hanson 2021], та же тенденция роста среднего возраста водителей наблюдается и в Великобритании [Gregson 2015];

3) третья группа исследований концентрируется на проблеме гендерного неравенства в этой сфере. Женщины склонны выбирать работу, позволяющую быть ближе к дому и при необходимости быстро попасть домой в рабочее время, поэтому даже в США женщины до сих пор занимают немного более 3% от общего количества водителей [Naysmith, Rubincam 2012; Scott, Davis-Sramek 2023; Hopkins, Nihan 2022; Hopkins, Davidson 2022].

В этих работах дальнбойщики выступают множеством преимущественно индивидуализированных работников. В таком случае, что позволяет дальнбойщикам быстро мобилизоваться для коллективного протеста? В последнее время начинают появляться исследования этого феномена. Например, Н. Лю и Р. Ван описывают, как на основе форумов, чатов и других площадок для общения формируется солидарность среди китайских дальнбойщиков [Liu, Wang 2022]. В мессенджерах водители обсуждают насущные проблемы, просят помощи и помогают друг другу, собираются на забастовки, обмениваясь информацией в мессенджерах. Руководит этим процессом специальная ассоциация, которая в своем новостном канале публикует актуальные для дальнбойщиков темы. Так, всплеск негодования у водителей вызвала новость о дальнбойщике, который наложил на себя руки, протестуя против высоких штрафов за нарушение правил дорожного движения и перевозки грузов. За всеобщим возмущением последовал подъем солидарности среди водителей, объединяющихся в устном дискурсе, акциях и забастовках [Liu, Wang 2022]. Но поскольку профсоюзы дальнбойщиков появились до социальных

сетей [LeMay, Keller 2019], мы не можем ограничиться изучением дальнобойщиков через виртуальное пространство. Очевидно, форумы и социальные сети могли лишь укрепить уже сформировавшуюся солидарность и систему взаимоотношений дальнобойщиков.

Академическая литература, посвященная профессии дальнобойщика и сфере грузоперевозок в России, почти отсутствует. Можно найти лишь несколько статей, посвященных теме протестного движения водителей, сформировавшегося в 2015 г. после внедрения системы «Платон» [Гавра, Быкова 2016; Crowley, Olimpieva 2018], но авторы этих исследований акцентируются скорее на политических противоречиях, которые незначительны в контексте предложенной статьи. Определенный интерес представляют редкие статьи социальных антропологов, исследовавших сообщества дальнобойщиков на зимниках (накатанных ледовых и снежных дорогах, существующих только в зимнее время) [Argounova-Low 2012; Kuklina et al. 2020], но это очень специфическая сфера грузоперевозок.

Вопрос о том, как дальнобойщики, независимые друг от друга работники, постоянно пребывающие в одиночестве и в движении, воспроизводят групповую солидарность, остается открытым. Ответ на этот вопрос позволит расширить осознание процессов воспроизводства солидарности, а с практической точки зрения – дать новое понимание о дальнобойщиках как о трудовой группе и переосмыслить проблемы, происходящие на рынке труда.

Настоящая статья – это одна из первых в России публикаций о дальнобойщиках и о процессах воспроизводства солидарности среди атомизированных мобильных работников, основанная на обширном эмпирическом материале, поэтому теоретический обзор ограничен в пользу эмпирической части. В данном случае важно то, что известные нам типичные процессы формирования и воспроизводства (латентной) солидарности через практики коллективного труда, описанные, например, М. Атцени, Р. Фантазия, Г. Морганом и В. Пулиньяно [Atzeni 2010; Fantasia 1989; Morgan, Pulignano 2020], не позволяют понять, как воспроизводится солидарность дальнобойщиков. Посредством анализа собранных наблюдений и интервью (см. гл. «Методы») этот пробел будет закрыт, тем не менее обзор современных исследований о процессах формирования солидарности придется оставить за рамками представленной работы.

Методы

В основе статьи лежат эмпирические данные, собранные в 10 экспедициях в 2020–2022 гг. в рамках проекта «Жизнь в пути: дальнобойщики»⁵. Семь экспедиций прошли в рейсах с водителями-дальнобойщиками, которые согласились на совместную поездку по предварительной договоренности или непосредственно перед отъездом со стоянки. В кабине водителя и на придорожных стоянках, в придорожных заведениях главным методом сбора материала становилось наблюдение с элементами включенного наблюдения. Иногда на стоянке автора принимали за дальнобойщика, а иногда – за одного из автостопщиков, с которыми любой водитель общался не раз.

⁵ Грант фонда поддержки социальных исследований «Хамовники» был получен в 2020 г. Жизнь в пути: дальнобойщики (2022) // Хамовники // <https://khamovniki.ru/zhizn-v-puti-dalnobojshhiki/>, дата обращения 12.12.2023.

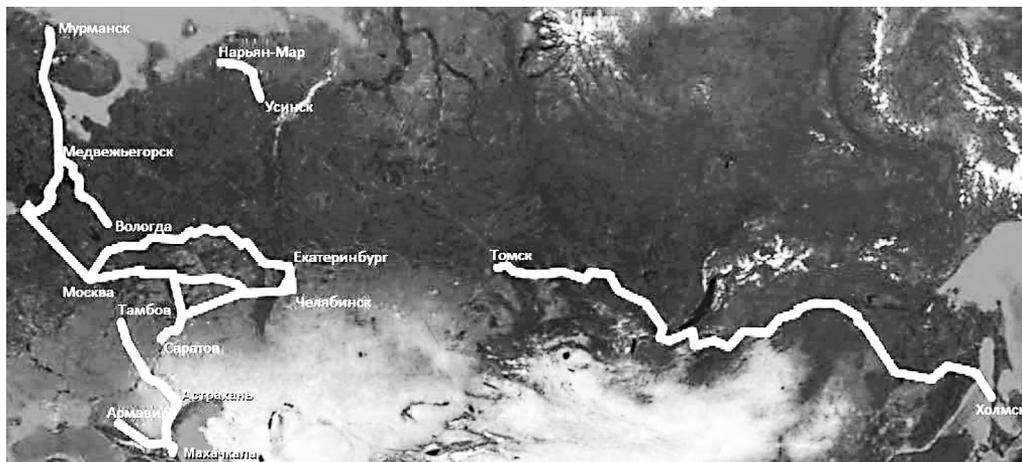


Рисунок 1. Маршруты экспедиций в рейсах с дальнбойщиками

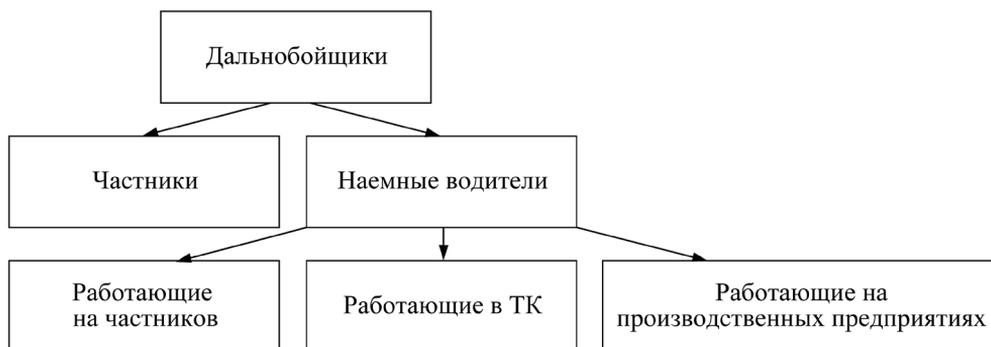


Рисунок 2. Типология дальнбойщиков по виду трудоустройства

Каждый водитель во время рейса давал глубинное полуструктурированное интервью, а также комментировал наблюдения автора. Всего автор провел в рейсах более 45 дней (маршруты представлены на *рисунке 1*), проехал более 40 регионов с 44 водителями. Еще один выезд проходил на двухдневном митинге дальнбойщиков, и две экспедиции по селам и малым городам, где интервью с дальнбойщиками и грузоперевозчиками (предпринимателями, нанимающими водителей на собственные машины) проводились в домашней обстановке или в офисе. Выборка составила 77 полуструктурированных интервью с дальнбойщиками, среди которых:

- 1) самозанятые водители, работающие на собственных фурах;
- 2) наемные работники самозанятых водителей, владеющих несколькими фурами;
- 3) работники крупных транспортных компаний (ТК) с тысячными автопарками;
- 4) работники производственных предприятий с собственным автопарком (*рисунок 2*).

Пространственно-временная организация труда дальнбойщиков

Режим выходных дней

Дальнбойщик, который осуществляет перевозки на собственном автомобиле, называется в народе «частником», у которого может быть несколько машин с наемными водителями. Он одновременно и водитель-дальнбойщик за рулем фуры, и перевозчик, то есть предприниматель, предоставляющий экспедиторам и грузоотправителям услуги по перевозке грузов. Наемный водитель, не имеющий собственного автомобиля, может работать у частника в транспортной компании или на производственном предприятии с собственным автопарком. От формы занятости дальнбойщика зависит, как долго он будет находиться в рейсах без выходных, и по каким маршрутам ездить.

Четкая грань между частником и транспортной компанией отсутствует, они выполняют одни и те же заказы. Типичный частник владеет автопарком из 1–3 машин, на одной из которых работает сам, и поэтому понимает все трудности жизни дальнбойщика. Частники стараются брать заказы, которые позволяли бы им хотя бы раз в неделю заезжать домой на одну-две ночи. Со своими наемными водителями частники состоят в неформальных или даже дружеских отношениях, а потому создают для них приемлемые условия труда.

Работники производственных предприятий, которые держат собственный автопарк для доставки производимых товаров заказчикам, тоже чаще всего бывают дома каждую неделю. Как и частники, производственные предприятия отправляют машины до точки разгрузки, после чего они возвращаются назад с попутным грузом. Производственные предприятия должны вернуть автомобиль, чтобы снова загрузить его своим товаром, а частники, обычно владея подержанными, часто ломающимися автомобилями, стараются чаще возвращать их в домашний гараж на осмотр и обслуживание.

Крупные транспортные компании («ЛидерТранс», «Delko», «Iteko», GLT, ПЭК, «Деловые Линии»), автопарк каждой из которых превышает тысячу машин), наоборот, предпочитают выбору направления наиболее высокую стоимость рейса. Диспетчер, который ищет грузы для машины, старается найти наиболее выгодную перевозку в любую точку страны, поэтому водитель не знает, куда он поедет после следующей разгрузки и где он окажется через несколько дней. Машины в таких компаниях не старше четырех лет, куплены в лизинг и никогда не простаивают: из них стараются выжать максимум прибыли. Даже пересменка водителей может происходить непосредственно во время рейса, и после передачи машины сменщику дальнбойщик должен самостоятельно добираться до дома. Водители крупных ТК работают в наиболее сложных условиях: информанты из таких компаний сообщали, что находились в непрерывной череде рейсов от месяца и до полугода.

Интервьюер: *«Вот на этой машине пока Вы ездите с ноября, да?»*

Информант: *«С конца ноября».*

Инт.: *«Получается, уже почти три месяца».*

Инф.: «*Двадцать девятого ноября: декабрь, январь – ну да, сейчас февраль, больше трех месяцев.*»

Инт.: «*Так планируете до конца февраля [беспрерывно работать – прим. автора]?»*»

Инф.: «*Не знаю, как пойдет. Тут можешь год работать, вообще не вылазить. Если хочешь, колонному звонишь, ну, заранее, там, за неделю, он подмену ищет. Ну и как договариваешься, где поменяться, в каком городе. Я ее в Перми вообще забирал.*»

Инт.: «*А туда как добирались? Своим ходом?»*»

Инф.: «*Не, машиной*» (из интервью с наемным водителем, работающим в транспортной компании с автопарком более 2 тыс. машин, февраль 2021 г.).

Распорядок дня

Свой график водитель в большей степени определяет сам: дальнбойщики ежедневно работают, отдыхают, принимают пищу, общаются с близкими, проводят время в Интернете, но все эти действия распределены в пространстве иначе, чем у работников из других сфер. Каждый день водитель заново должен планировать, где он будет есть, спать и т. д.; опытный дальнбойщик знает на своем маршруте все потенциальные места для остановки, заправки, обеда и ночевки.

Дальнбойщики предпочитают не отказывать себе в удовольствии остановиться выпить кофе или поспать лишний час, если время до следующей разгрузки/загрузки позволяет это сделать. Сама работа, то есть вождение автомобиля, занимает обычно 12–15 часов за день. Такой график водители считают безопасным, несмотря на то, что по закону они имеют право находиться за рулем не более 9 часов за день⁶. Заработная плата у водителей сдельная, они получают от 6 до 9 рублей (в зависимости от условий работодателя) за каждый километр пути, поэтому стараются максимизировать свой пробег и не соблюдают официальный режим труда и отдыха (РТО) (частники по аналогии получают оплату заказа в зависимости от протяженности маршрута).

*«Ты должен херачить, херачить и херачить, а зарплата, я тебе скажу, за то, что они херачат. <...> Прошел 22 тысячи в месяц, ты получишь где-то 100 тысяч зарплату, *** [нецензурная лексика – прим. автора], 110. А по идее ты будешь спать в день 4–5 часов, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Каждый день! Ты, считай, должен где-то тысячу [километров – прим. автора] в день проходить, *** [нецензурная лексика – прим. автора]»* (из интервью с наемным водителем, работающим в транспортной компании с автопарком более 2 тыс. машин, февраль 2021 г.).

Однако стремление водителя заработать больше нельзя описать только экономической функцией, оно возникает из множества жизненных обстоятельств. Некоторые работают по 20 и более часов в сутки, потому что им, например, надо

⁶ Согласно установленному Приказом Министерства транспорта РФ № 424 от 16 октября 2020 г. режиму труда и отдыха водителей (РТО): <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74924227/?ysclid=ln61hl6gzo968495962>, дата обращения 12.12.2023.

скорее рассчитаться с ипотекой. Так, в декабре 2020 г. автор ехал с дальнбойщиком почти безостановочно более 36 часов по маршруту Москва–Екатеринбург. В 7:30 утра водитель выехал со стоянки в ближайшем Подмоскowie, к 9:00 прибыл за грузом на склад в районе Царицыно г. Москвы для загрузки, только к 11:06 подошла его очередь, к 11:43 машину загрузили, и почти в 12:00 дальнбойщик выехал со склада. В 22:04 следующего дня он припарковался у своего дома в Екатеринбурге. За весь рейс информант сделал 6 остановок от 10 до 40 минут: дважды на АЗС смог поспать 15–20 минут, пока варились пельмени; трижды останавливался у магазинов; и один раз вынужденно встал, чтобы заменить порвавшийся ремень двигателя. Дальнбойщик очень спешил, так как с утра на третий день после отъезда у него была запланирована тренировка по «правилам» (древнеславянскому упражнению). Многие информанты-дальнбойщики осуждают подобный стиль вождения, потому что он небезопасен для всех участников дорожного движения.

Спят водители немного – по 6–7 часов в сутки, и на ночь стараются вставать на охраняемые стоянки, так как в прочих местах существует опасность подвергнуться нападению грабителей, которые могут украсть часть груза. К ночи все парковки заполняются грузовиками, поэтому чем позже дальнбойщик заканчивает работу, тем меньше выбор мест для остановки. Водители стараются выбирать стоянки рядом с любимыми кафе и АЗС, чтобы удобно было поужинать, позавтракать, заправить автомобиль перед сном на следующий день. Некоторые стоянки заманивают водителей бесплатным завтраком, душем, баней. Так как за стоянку платит работодатель, водитель успешно перекладывает на него и расходы за все дополнительные услуги. Водители крупных ТК чаще всего останавливаются только на стоянках, которые работают с компанией «Дорожная сеть»⁷ через безналичную оплату. Поэтому дальнбойщик не всегда может закончить рабочий день в соответствии с РТО: еще несколько часов он вынужден ехать до нужной ему стоянки или искать свободные места.

Оставшееся от работы и сна время (2–6 часов) уходит на подъем утром, обед, ужин, перекуры и заправки. Все эти действия, как и сон, происходят в придорожном пространстве – на обочинах, АЗС, стоянках. Часть водителей готовят еду непосредственно в кабинах на газовой портативной плите преимущественно ради экономии, но некоторые получают удовольствие и от самого процесса приготовления. Тем не менее большая часть дальнбойщиков, согласившихся на интервью, предпочитала обедать в кафе – проще, несмотря на то, что дороже. Причем дальнбойщик пойдет не в любое придорожное заведение, чаще всего водители обедают в одних и тех же заведениях, где вкусно и недорого кормят. Информация распространяется преимущественно по сарафанному радио, у проверенных придорожных кафе днем скапливаются десятки фур.

На график работы водителя могут влиять и другие личные обстоятельства: не только работа, но и личная жизнь дальнбойщиков распределена в пространстве. Водитель может планировать личные дела в разных частях страны, и эти дела будут влиять на график, скорость и длительность перевозки. Один из информантов спешил прибыть во Владивосток на два дня раньше разгрузки, чтобы успеть присмотреть себе легковой автомобиль на местной бирже и позже приехать за покупкой из дома (Красноярска) с товарищем, поэтому он был вынужден проводить

⁷ Эта компания объединяет отдельные стоянки в единую сеть для сотрудничества с крупными ТК. Сайт компании: <https://dornet.ru/>, дата обращения 12.12.2023.

в пути дольше обычного – 16–17 часов. Другой информант планировал остановиться на Байкале и посвятить половину дня рыбалке, то есть, наоборот, затягивал перевозку. Похожим образом еще один информант останавливался у лугов для сбора иван-чая и разнотравья. При этом следует отметить, что начальство не в состоянии проконтролировать такие элементы жизни в пути: диспетчер, руководящий водителем, способен только наблюдать по геолокационной системе, что машина остановилась, но водитель всегда может придумать причину для остановки – мойка фар или лобового стекла, проверка различных устройств автомобиля, состояния груза и т. д.

Обособленная работа вдали от начальства дает водителям свободу распоряжаться своим временем, и это одно из главных преимуществ профессии, которое дальнбойщики очень ценят.

Инт.: *«То есть по возвращении домой нет желания лежать на диване?»*

Инф.: *«Ну особо да».*

Инт.: *«Ну как-то Вы отдыхаете, наверно? Все равно же Вы на работе, а не дома».*

Инф.: *«Ну как сказать. <...> Я говорю, мне работа нравится, потому что я не напрягаюсь на своей работе, из-за этого мне и отдыхать-то особо не хочется. Езжу на иномарке, не ремонтирую машину. Вот с утра проснулся, умылся, поел, сел за руль – вот я сижу чистенький, в футболочке, руку на подлокотник положил – проехался целый день, встал, когда захотел, поспал, поел, то есть я не устаю на своей работе, я работаю в удовольствие» (из интервью с водителем крупной ТК, ноябрь 2022 г.).*

Пространство труда и отдыха водителя

Подавляющее большинство дальнбойщиков, для которых кабина является жилищем, работают без напарников и не хотели бы делить свой дом на колесах с другим человеком. В кабине водитель ест, спит и иногда даже справляет нужду (все это отмечал [Gregson 2018]). Для относительно удобной жизни у него есть спальное место в дальней части кабины, газовая горелка, посуда (в новых машинах еще и холодильник) и пустые емкости (на экстренный случай). Но этот дом не полноценен: там как минимум нет воды и туалета. Поэтому для своего быта водители вынуждены использовать внешнюю инфраструктуру, появившуюся в России в последние 30 лет и располагающуюся на придорожных стоянках, где за это время выросли крупные придорожные комплексы, на которых одновременно могут находиться большая парковка, кафе, прачечная, душевые, баня, туалеты, АЗС, шиномонтаж, ремонт, магазины с запчастями и местными товарами, продуктовые магазины⁸.

В течение рабочего дня водитель в зависимости от маршрута и погодных условий проезжает 500–1000 км и останавливается несколько раз – около кафе, на АЗС, на других стоянках, чтобы сходить в туалет, в магазин, помыться. Ночью водитель встает на охраняемой парковке, рядом с которой обычно также располагаются кафе, платные и бесплатные туалеты, бани/душевые. Часть своего

⁸ В Сибири на стоянках общественные бани для дальнбойщиков и постояльцев зачастую бесплатны, и водители оплачивают только парковку.

рабочего времени дальнбойщики проводят на складах, и если нет очереди, загрузка или выгрузка может пройти в пределах 1–2 часов, но иногда дальнбойщикам приходится жить на складской территории по несколько дней в ожидании своего груза.

Во время поездки водитель одинок в своем автомобиле, но на всех вышеописанных остановочных пунктах дальнбойщик попадает в общество локальных работников и своих коллег. Дальнбойщики предпочитают останавливаться в одних и тех же проверенных заведениях, поэтому постепенно заводят друзей, а иногда даже любовниц и жен. Сама дорога тоже становится полем для коммуникации через сигналы и знаки (см. также [Rosin 2003]), которые помогают наладить движение водителей.

Способы и каналы коммуникации водителей

Рации в автомобилях

Для дальнбойщиков коммуникация с другими участниками дорожного движения становится профессиональной необходимостью, поэтому у каждого дальнбойщика в кабине установлена радиостанция, настроенная на канал 15АМ. Рация помогает быстро передавать информацию о дорожной ситуации водителям в радиусе нескольких километров. В случаях аварий, резких поворотов, пробок, или когда машина на обочине мешает проезду, предупреждение по рации помогает подготовиться к сложной ситуации водителям, потерявшим бдительность от продолжительной монотонной езды.

Если быстро идущая фура уперлась на дороге в более медленную, водитель задней фуры запрашивает у водителей впереди едущих машин о потенциальной возможности выйти на встречную полосу для обгона.

Водитель контейнеровоза: *«За контейнером идешь, работай, я приторможу если что».*

Фура его обгоняет, водитель передает: *«Спасибо, удачи на дорогах».*

Водитель контейнеровоза: *«Взаимно, удачи»* (типичная беседа при обгоне, записана в машине информанта, декабрь 2020 г.).

Кроме того, водители предупреждают друг друга о машинах и постах ГИБДД на трассе; по рации обмениваются информацией о стоянках и кафе: реклама придорожным заведениям не нужна, водители доверяют только рекомендациям коллег. В пробках водители от скуки начинают общаться по рации, обсуждать происходящие на дороге события, пересказывать анекдоты. Если кто-то неправильно ведет себя на дороге (тормозит поток или не дает завершить обгон), то его начинают ругать в эфире. Если нарушитель не отвечает, он подвергается еще большему общественному порицанию за отсутствие рации.

Попутчика могут передать по радию из одной машины в другую: так, в одной из экспедиций автор ехал автостопом в Мурманск, а водителю-информанту надо было сворачивать в Петрозаводск, поэтому по радию он связался с ехавшим впереди дальнбойщиком (на его регистрационном номере был код Мурманской области). На ближайшей стоянке автор пересел в другую машину и поехал дальше в нужном направлении, и это типичная ситуация, о которой рассказывали и другие информанты. Автостопщики на трассе встречаются нередко: так передвигаются путешественники, возвращаются с работы домой вахтовики, а иногда так добираются до дома и сами дальнбойщики, сдав машину работодателю. К просьбе от коллеги у дальнбойщика всегда больше доверия, поэтому отказы случаются редко.

Радио также является каналом перепродажи дизельного топлива (ДТ) между водителями: наемные водители ради дополнительного заработка продают ДТ, купленное по карте работодателя. «Слитое» топливо покупают водители-операторы по цене на 10 руб. ниже, чем на АЗС, так они экономят на топливе, которое составляет около 40% издержек на перевозку, а наемный водитель через такой неформальный заработок может увеличить свой доход на 30%⁹. Ради этого наемные водители поддерживают экономный стиль вождения, чтобы не превысить допустимый уровень расхода ДТ с учетом проданного. Однако топливо в канистрах и бочках может быть некачественным, поэтому водители-операторы готовы покупать ДТ только на АЗС и заправлять его из колонки сразу в свой бак. Оплата на кассе происходит по карте работодателя наемного водителя, а покупатель платит последнему уже наличными прямо у колонки.

Водители ведут поиск продавца или покупателя всегда по радию, повторяя фразу «куплю/продам топливо на [название заправки]», сразу же оговаривая детали, иногда даже конкурируя друг с другом за топливо.

Водитель-продавец: [неразборчивое предложение о продаже топлива на заправке Лукойл, заправки есть по обе стороны дороги – прим. автора].

Водитель-покупатель-1: *«На Лукойле на Питер сдаешь? Давай заберу».*

Водитель-продавец: *«На Москву, на Москву сдаю, от Газпрома только отъехал от “Пятерочки”».*

Водитель-покупатель-2: *«Это на почте, да?»*

Водитель-продавец: *«Да, да, да, да».*

Водитель-покупатель-2: *«Давай, я за тобой еду, заберу, МАН белый краснодарский».*

Водитель-продавец: *«Давай, давай, дружище, у меня правый бак»* (интервью с частником, апрель 2021).

Особенно активная перепродажа наблюдается на трассах между Москвой и Санкт-Петербургом. Один из информантов за время поездки между столицами смог купить топливо у 6 водителей, в совокупности более 1000 литров. Под такие случаи он установил на машине два бака, а под кузовом закрепил еще 10 канистр. Вот пример его поиска топлива и конкуренции с другими покупателями по радию:

⁹ Оценка на основе подсчетов доходов, озвученных информантами, продающими топливо.

Водитель-покупатель-1: *«На Питер топливо куплю».*

Водитель-продавец: *«200 на Лукойле».*

Водитель-покупатель-2: *«Давай заберу, на чем ты? Я на VOLVO подъезжаю»*
(с этим водителем ехал автор статьи).

Водитель-продавец: *«Ну, ребят, я не знаю, вас слишком много, кто у вас первый будет?»*

Водитель-покупатель-2: *«VOLVO девять *** три [номер машины – прим. автора], я с контейнером. Ты на чем?»*

Водитель-продавец: *«Тридцать девять».*

Водитель-покупатель-2: *«Машина у тебя какая? Машина какая у тебя?»*

Водитель-продавец: *«Что, какая?»*

Водитель-покупатель-2: *«Ну я у тебя забираю топливо, на какой ты машине? Куда подъезжать? На какую колонку? Вот я на VOLVO с контейнером».*

Водитель-продавец: *«На любую, я не буду запрапляться, подъезжай».*

Водитель-покупатель-2: *«Принял, ну сейчас на VOLVO заезжаю с контейнером, девять *** три».*

У АЗС выстраиваются очереди из машин, водители которых готовы купить или продать топливо в зависимости от соотношения спроса и предложения, и отсутствие рации сразу выбивает дальнбойщика с этого черного рынка. Один из информантов на протяжении всего совместного пути из Москвы в Екатеринбург пытался купить ДТ у наемных водителей: он несколько раз останавливался на АЗС и по часу сообщал в рацию о том, что готов купить ДТ, но никто не отзывался. Впоследствии обнаружилось, что рация водителя сломалась, однако позже на одной из АЗС другой дальнбойщик сообщал в эфир, что готов продать топливо, но информант не успел добежать до него и договориться о покупке, его опередил покупатель с исправной рацией.

Чем живее трасса, тем активнее на ней идет торговля, поэтому между Москвой и Санкт-Петербургом по рации постоянно звучат предложения о продаже ДТ. На трассах М5 и М7 тоже легко купить или продать дизель, но на пути в Архангельск или Мурманск предложения о покупке и продаже встречаются все реже.

Помимо голосов водителей, в эфире можно услышать записанную владельцами придорожных заведений рекламу стоянок, кафе, автосервисов для дальнбойщиков. Всех информантов эта реклама раздражает, они выключают рацию или снижают громкость до минимальной: им не нравится, что реклама захватывает канал их профессионального общения.

Живое общение на АЗС и стоянках

Придорожные пункты остановки, в основном стоянки и АЗС, являются важным полем взаимодействия и общения дальнбойщиков. На АЗС происходит не просто перепродажа ДТ, но и очень важное социальное действие: *«Если бы не вот это, что мы солярку друг у друга покупаем, <...> а то так чё, работа ради работы»* (из интервью с дальнбойщиком, работающим на собственной единственной

машине, декабрь 2020 г.). Заправка топливом занимает несколько минут, и в это время водители ведут разговоры о дорожных условиях, своих наблюдениях за жизнью в стране¹⁰. После сделки водители могут многократно благодарить друг друга, при этом деньги всегда передают скрытно, будто за ними следят через камеры видеонаблюдения.

Водители общаются и во всех прочих придорожных пространствах. Многие стоят около своих машин и курят перед тем, как отправиться в путь, охотно заводят беседу с соседом. Однажды самого автора приняли за водителя в то время, как информант отошел от своей фуры: к автору подошел водитель соседней машины и завел разговор о погоде и дорогах. Информант, вернувшись, присоединился к разговору, и водители несколько минут без стеснения беседовали о дорогах, расходе топлива, о том, в каких компаниях топливо можно экономить и продавать. Со стороны они выглядели хорошими знакомыми, которые просто случайно встретились на стоянке, но на самом деле они видели друг друга первый раз в жизни.

Разговор может происходить только ради общения, недостающего в одинокой работе дальнбойщика. В то же время водители могут обсуждать придорожные заведения, работодателей и условия работы и т. д. Иногда в результате таких разговоров дальнбойщики обмениваются номерами телефонов и потом поддерживают связь друг с другом. Один из информантов иногда во время рейса встречается на придорожной стоянке с товарищами, с которыми когда-то подружился на дороге, и они вместе жарят шашлыки. Такие совместные трапезы происходят по праздникам (в День дальнбойщика, на Новый год, на День Победы) или в честь встреч друзей: например, в августе 2021 г. в Калмыкии автору удалось наблюдать, как пятеро дальнбойщиков собрались на асфальтированной площадке между машин и готовили еду в казане, стоявшем на газовой горелке. О подобных мероприятиях рассказывали и другие информанты. Собирающиеся водители обязательно выделяют кузов одной из машин, в котором ставят лавки, горелку, стол. Такие события не рутинны и знакомы любому дальнбойщику, они представляют собой устойчивые практики воспроизводства социальных отношений в группе.

На стоянках после рабочего дня водители иногда выпивают, некоторые из них утверждают, что после долгой дороги шумит в голове, и потому без алкоголя уснуть невозможно; пьют они обычно в кабине автомобиля, иногда с соседями по стоянке.

И дорога, и придорожное пространство становятся полем общения водителей, но если на дороге происходит в первую очередь профессиональное общение (то есть обсуждение ситуации на дороге, взаимная помощь в работе), то в придорожном пространстве есть множество вариантов общения ради удовольствия. Даже досуговое общение по рации происходит не во время интенсивного движения, а когда водители попадают в «колейку» (пробку на дороге). Несколько раз автор попадал в «колейки», когда движение останавливалось полностью, и тогда водители начинали общаться на внерабочие темы. Безусловно, в разговоре участвуют не все водители: один из информантов в такой ситуации заглушил рацию до минимальной громкости и включил на планшете фильм.

¹⁰ В присутствии автора дальнбойщики, которые возят контейнеры между Питером и Москвой, все время заправки обсуждали загруженность морских портов.

Практики взаимовыручки и общения

Каждый информант имел опыт оказания помощи на дороге или сам получал помощь, и такими историями дальнбойщики часто делятся весьма охотно. Существует целый спектр практик взаимовыручки, которые требуют затраты сил, времени и других ресурсов. Некоторые уже были фрагментарно описаны выше, поэтому осталось их систематизировать и дать дополнительные комментарии. В отдельную категорию можно отнести повседневные практики взаимовыручки, которые направлены на упрощение работы водителей, снижение рисков и сложностей труда:

- 1) помощь при парковке на стоянке: коллеги друг другу по радиации или через окно подсказывают возможности маневра: парковать 13–16-метровый кузов фуры достаточно сложно;
- 2) помощь при обгоне;
- 3) предупреждение коллег об опасном участке дороги, аварии, начале пробки, работающих сотрудниках ГИБДД и т. д.;
- 4) обмен информацией о придорожном сервисе, работодателях, заказчиков, дорогах;
- 5) продажа топлива (тоже воспринимается водителями как взаимная помощь).

Все эти практики типичны, и водители по возможности воспроизводят их ежедневно: они не требуют больших затрат времени и денег, через них водители общими усилиями облегчают работу друг друга. Дальнбойщики соблюдают эти практики именно из-за трудовой солидарности и идентичности, взаимного понимания сложностей труда.

Инф.: «Ну вот он меня догнал, его же надо пропустить. Чё он за мной едет, краснеет?»

Инт.: «Он набирает?»

Инф.: «Так и мы наберем. Это ведь недолго. А когда он меня догнал, не может обойти, он начинает нервничать. Он начинает нервничать, я вижу, что он нервничает, и я тоже нервничать начинаю, вот такая *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Лучше его пустить, он быстрее идет, пусть он идет своим ходом. Видишь, раз, и пошел. Меня обошел и его обошел. Тут надо-то немножко помочь всего лишь. Ну вот он обходит, притормози, видишь далеко, просвет есть. А если и он топтит, и я топлю, то... При обгоне должна быть скорость минимум 20–30 километров».

Инт.: «Разница?»

Инф.: «Да, чтобы комфортно обойти машину. Если он идет, я иду 85, и он идет 90, то он меня как черепаха будет обходить. Понимаешь? Кому-то надо голову включить. А если оба упрутся вот так, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Вот я сталкивался сколько раз, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Вот он идет 88, *** [нецензурная лексика – прим. автора], и он не скинет на 85 никак, на *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Надо тебе – ты и обгоняй. Тож не дело!» (из интервью с водителем-дальнбойщиком, работающим у частника с автопарком из 10 машин, февраль 2021 г.).

К другой категории относятся кризисные меры поддержки водителей, попавших в беду. Например, если водитель съехал в кювет, попал в аварию, у него сломалась машина, и все это может произойти на участке дороги вдали от населенных пунктов, куда вызвать буксир невозможно, долго или очень дорого. Это не повседневная проблема, но она затрагивает каждого. Если проезжающие мимо дальнбойщики не помогут, застрявший водитель может остаться на обочине или в кювете на несколько дней или даже недель. Причем в это время он не получает доход, а только тратит деньги на решение своей проблемы. В таких случаях другие дальнбойщики оказывают помощь в зависимости от ситуации:

- 1) помочь советом или физически в ремонте, одолжить инструменты;
- 2) привезти нужную запчасть;
- 3) буксировать на тросе из кювета на дорогу или до стоянки, автосервиса;
- 4) отдать из своих запасов воду, еду, деньги в долг.

Все информанты, попадавшие в такие ситуации, получали необходимую помощь: всегда находился дальнбойщик, который готов был приостановить собственный рейс, потратить время, топливо, запасы воды и еды, что вызывает у водителей особое уважение.

Инф.: *«И я вот только-только немножко-немножко колесом передним [заехал на обочину – прим. автора], оно у меня провалилось, и там уже тормози, не тормози – у меня машина моментально *** [нецензурная лексика – прим. автора]! Все, попада-лово, поссал, называется».*

Инт.: *«Как потом вытаскивали?»*

Инф.: *«А дальше мне повезло, там у них какой-то карьер есть, в стороне Ухты. Там то ли цебень они таскают... да, цебень. Вот такими тоннарами большими и еще, может, видел четырехосные грузовики такие есть. Он груженный едет. <...> Я говорю: “Сколько у тебя весу?” – “Семьдесят тонн, *** [нецензурная лексика – прим. автора]”. Короче, я говорю: “Слушай, давай меня выдернем”. Ну я, видишь, скорость у меня маленькая была, я остановился на дороге и просто чисто съезжал. Если бы скорость была побольше, я бы вообще на *** [нецензурная лексика – прим. автора] ушел бы туда, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Он достает вот с руку толщиной, на *** [нецензурная лексика – прим. автора], трос такой: “Давай, – говорит, – цепляй”. Вцепил он меня, как котенка, оттуда раз и вытащил. “Спасибо, спасибо”, – говорю, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. Денег сую ему рублей пятьсот, *** [нецензурная лексика – прим. автора]. А он: “Оставь себе”. Ну короче, вот так повезло, а если бы это ночью было, я бы там простоял» (из интервью с водителем-дальнбойщиком, работающим в компании частного с автопарком из 10 машин, февраль 2021 г.).*

Существуют даже устоявшиеся сигналы просьбы о помощи: например, водители автовозов в качестве знака своим коллегам вешают на левое боковое зеркало машины свою рабочую форму – белый халат. Это особый профессиональный атрибут, который нужен только водителям автовозов, чтобы не испортить салоны легковых автомобилей во время их загрузки на кузов фуры.

Важно то, что после таких эпизодов взаимовыручки дальнбойщики заводят новые знакомства, которые могут перерасти в дружбу, постоянное общение.

Так, один из информантов остановился помочь дальнбойщику, машина которого сломалась совсем недалеко от дома информанта. Он отвез нового знакомого к себе домой переночевать, а на следующий день они купили необходимые запчасти и вместе отремонтировали сломанный грузовик. Так завязалось устойчивое общение, и дальнбойщик, попавший в беду, пригласил информанта со всей семьей приехать в гости на отдых¹¹. Другой информант познакомился со своим работодателем (частником), когда оба приехали на разгрузку на предприятие во время пропускных ограничений пандемии COVID-19. Предприятие пускало на территорию только привитых водителей, а у будущего работодателя не было сертификата о прививке, поэтому ему пришлось попросить помощи у коллеги. Впоследствии они подружились и начали работать вместе, ездить в совместные рейсы на двух машинах.

Описанные практики в совокупности с досуговыми формами общения на стоянке и в кабине автомобиля становятся повседневностью водителя: его всегда окружают коллеги, готовые поддержать спонтанную беседу и помочь в трудной ситуации. Работа дальнбойщика не погружает его в одиночество, несмотря на то, что сама доставка груза предусматривает индивидуальный труд. Все участники дорожного движения становятся единым коллективом, который сообща решает проблемы отдельных работников и всей профессиональной группы в целом. В этом случае придорожное пространство можно сравнить с офисной кухней или комнатой отдыха: там водители могут отвлечься от работы в житейском разговоре, принять пищу, отдохнуть.

При этом сообщество дальнбойщиков не смешивается с общей массой автомобилистов: на стоянках для большегрузов ночуют только дальнбойщики, они изолированы от других водителей. Водителей легковых машин они уничижительно называют «чайниками», отмечая этим словом их непрофессиональное поведение на дороге. Среди водителей, в том числе профессионалов, рации ставят только дальнбойщики, и волна 15АМ стала для них каналом профессионального общения; в Интернете они общаются в отдельных группах и форумах наподобие Ati.su¹².

Для самих дальнбойщиков практики взаимовыручки являются признаком целостности их коллектива, поэтому некоторые водители с грустью рассказывают о том, что взаимопомощь становится редким явлением в их среде.

Инт.: *«Ну все говорят, что все, вот, никто не остановит, если встанешь».*

Инф.: *«Да ну не слушай ты никого, *** [нецензурная лексика – прим. автора].*

Вот я тебе и хотел сказать, это не коллеги, как я их называю, а калеки».

Инт.: *«Ну то есть это неправда, что уровень взаимовыручки».*

Инф.: *«Это неправильно!»*

Инт.: *«Ну неправильно – понятно, ну а то, что уровень взаимовыручки на дороге снизился?»*

Инф.: *«Снизился, согласен с тобой, согласен, потому что очень много молодежи пришло ушлой, типа, это меня не касается. А оно коснется любого – это дорога» (из интервью с водителем-дальнбойщиком, работающим в крупной ТК с автопарком более 300 машин, февраль 2021 г.).*

¹¹ На основе интервью с дальнбойщиком из крупной ТК, август 2022 г.

¹² Аналогичные форумы есть и в других странах, и исследователи активно используют их для изучения дальнбойщиков [Liu, Wang 2022].

Чтобы водители не тратили время и не рисковали грузом, крупные транспортные компании запрещают им помогать на дороге другим дальнобойщикам. И в этом есть зерно правды: обстановка на дорогах в 1990–2000-е гг. пагубно повлияла на уровень взаимовыручки и доверия между водителями, когда злоумышленники инсценировали аварии и грабили тех, кто останавливался помочь. Однако водители продолжают помогать друг другу на дорогах и ценят взаимовыручку, приводят в пример правильной формы взаимодействия дальнобойщиков северные регионы, где в силу более суровых условий труда¹³ помощь на дороге до сих пор является обязательством для всех водителей.

Выводы

Дальнобойщики неделями, месяцами находятся в рейсах вдали от дома. Каждый работает на своей машине и по работе общается только с диспетчером по телефону, а также со складскими работниками во время разгрузки и выгрузки автомобиля. Но эти формальные связи оказываются далеко не так важны, как взаимодействие с другими водителями на дороге. Дальнобойщик включен в систему социальных взаимоотношений всех водителей на дороге, придорожных стоянках, АЗС и т. д. Повседневные неформальные, с точки зрения работодателя, коммуникации помогают дальнобойщикам избежать одинокой жизни в дороге, а повседневные практики взаимовыручки позволяют снизить риск аварий и упростить работу.

Мобильность, не позволяющая водителям находиться в коллективе, не постоянна: она прерывается с прекращением движения, и благодаря регулярным остановкам дальнобойщикам удается пообщаться друг с другом. Наиболее альтруистические виды помощи коллегам (буксировка застрявшей или сломавшейся машины, подвоз запчастей и т. д.) также требуют остановки.

Совокупность этих повседневных практик взаимодействия и взаимопомощи делает из массы разрозненных работников сплоченную трудовую группу, несмотря на то, что формально они не состоят в одном коллективе. Оторванность от работодателя (и прочих членов коллектива наемного водителя) становится для них дополнительной возможностью независимо распоряжаться своим временем: они даже могут позволить себе не обращать внимания на запреты работодателя на остановки ради помощи другим водителям. Эти запреты поступают от крупных транспортных компаний и нарушают систему моральных ценностей дальнобойщиков, в результате чего они оказываются в конфронтации со своими работодателями.

Неформальная самоорганизация водителей способствует воспроизводству латентной солидарности (*embryotic solidarity*) [Atzeni 2010] в группе. Эта солидарность и позволяет водителям быстро мобилизовать членов группы, чтобы сформировать официальный профсоюз или другое общественное движение, отстаивать свои права через митинги и забастовки.

¹³ Имеются в виду не только непогода, но и отсутствие на северных дорогах социально-бытовой инфраструктуры и мастерских для ремонта автомобилей.

Список источников

- Гавра Д.П., Быкова Е.В. (2016) Стратегическая кризисная коммуникация: базовые характеристики и интегративное воплощение // Век информации. № 2. С. 122–125 // https://jf.spbu.ru/upload/files/file_1461221404_6865.pdf#page=123, дата обращения 12.12.2023.
- Argounova-Low T. (2012) Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia // *Journal of Ethnology and Folkloristics*, vol. 6, no 1, pp. 71–88. DOI: 10.1080/01426397.2011.651113
- Atzeni M. (2010) *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*, Springer.
- Belzer M. (2000) *Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation*, Oxford: Oxford University Press.
- Bianchi F., Casnici N., Squazzoni F. (2018) Solidarity as a Byproduct of Professional Collaboration: Social Support and Trust in a Coworking Space // *Social Networks*, vol. 54, pp. 61–72. DOI: 10.1016/j.socnet.2017.12.002
- Cantillo V. (2022) Influencing Factors of Trucking Companies Willingness to Shift to Alternative Fuel Vehicles // *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 163, p. 102753. DOI: 10.1016/j.tre.2022.102753
- Crowley S., Olimpieva I. (2018) Labor Protests and Their Consequences in Putin’s Russia // *Problems of Post-Communism*, vol. 65, no 5, pp. 344–358. DOI: 10.1080/10758216.2017.1364135
- Gregson N. (2015) Logistics at Work: Trucks, Containers and the Friction of Circulation in the UK // *Mobilities*, vol. 12, no 3, pp. 343–364. DOI: 10.1080/17450101.2015.1087680
- Gregson N. (2018) Mobilities, Mobile Work and Habitation: Truck Drivers and the Crisis in Occupational Auto-mobility in the UK // *Mobilities*, vol. 13, no 3, pp. 291–307. DOI: 10.1080/17450101.2017.1343987
- Fantasia R. (1989) *Cultures of Solidarity: Consciousness, Action, and Contemporary American Workers*, University of California Press.
- Hanson N. (2021) The Intersections of Global Capital and Family Rhythms in Truck Driving: Elucidating the Canadian Trucking Industry Labour Crisis // *Applied Mobilities*, vol. 6, no 2, pp. 153–168. DOI: 10.1080/23800127.2020.1809969
- Hopkins D., Davidson A.C. (2022) Stories of the Gendered Mobile Work of English Lorry Driving // *Gender, Place & Culture*, vol. 30, no 10, pp. 1372–1392. DOI: 10.1080/0966369X.2022.2122946
- Hopkins D., Nihan A. (2022) “Mother Truckers? The Gendered Work of Freight and Logistics” // *Women, Work and Transport*. Emerald Publishing Limited, vol. 16, pp. 71–86. DOI: 10.1108/S2044-994120220000016006
- Kuklina V., Petrov A.N., Krasnoshtanova N., Bogdanov V. (2020) Mobilizing Benefit-Sharing Through Transportation Infrastructure: Informal Roads, Extractive Industries and Benefit-Sharing in the Irkutsk Oil and Gas Region, Russia // *Resources*, vol. 9, no 3, p. 21. DOI: 10.3390/resources9030021
- LeMay S., Keller S.B. (2019) Fifty Years inside the Minds of Truck Drivers // *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 49, no 6, pp. 626–643. DOI: 10.1108/IJPDLM-03-2018-0123
- Liu N., Wang R. (2022) From Disembedding to Digital Re-Embedding: Social Media Empowerment and Solidarity Practices of Chinese Truck Drivers // *Social Media+ Society*, vol. 8, no 2, pp. 1–11. DOI: 10.1177/20563051221108409
- Loske D., Klumpp M. (2021) Intelligent and Efficient? An Empirical Analysis of Human–AI Collaboration for Truck Drivers in Retail Logistics // *The International Journal of Logistics Management*, vol. 32, no 4, pp. 1356–1383. DOI: 10.1108/IJLM-03-2020-0149
- Monaco K. (2020) Truck-driving Jobs: Are They Headed for Rapid Elimination? // *ILR Review*, vol. 73, no 1, pp. 3–24. DOI: 10.1177/0019793919858079
- Monios J., Bergqvist R. (2019) The Transport Geography of Electric and Autonomous Vehicles in Road Freight Networks // *Journal of Transport Geography*, vol. 80, pp. 1–11. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102500

- Morgan G., Pulignano V. (2020) Solidarity at Work: Concepts, Levels and Challenges // *Work, Employment and Society*, vol. 34, no 1, pp. 18–34. DOI: 10.1177/0950017019866626
- Naysmith S., Rubincam C. (2012) Women in the Driver's Seat: An Exploratory Study of Perceptions and Experiences of Female Truck Drivers and Their Employers in South Africa // *Journal of Southern African Studies*, vol. 38, no 3, pp. 579–599. DOI: 10.1080/03057070.2012.708997
- Ren X. (2023) Factors Associated with Fatigued Driving among Australian Truck Drivers: A Cross-sectional Study // *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 20, no 3, p. 2732. DOI: 10.3390/ijerph20032732
- Rosin R.T. (2003) Vishnu and the Art of Motorcycle Driving: Toward an Anthropology of Traffic // *Kroeber Anthropological Society Papers*, vol. 89/90, pp. 55–74.
- Scott A., Davis-Sramek B. (2023) Driving in a Man's World: Examining Gender Disparity in the Trucking Industry // *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 53, no 3, pp. 330–353. DOI: 10.1108/IJPDLM-03-2022-0073
- Sieber W.K., Robinson C.F., Birdsey J., Chen G.X., Hitchcock E.M., Lincoln J.E., Sweeney M.H. (2014) Obesity and Other Risk Factors: The National Survey of U.S. Long-haul Truck Driver Health and Injury // *American Journal of Industrial Medicine*, vol. 57, no 6, pp. 615–626. DOI: 10.1002/ajim.22293
- Shattell M., Apostolopoulos Y., Sönmez S., Griffin M. (2010) Occupational Stressors and the Mental Health of Truckers // *Issues in Mental Health Nursing*, vol. 31, no 9, pp. 561–568. DOI: 10.3109/01612840.2010.488783
- Urry J. (2004) The 'System' of Automobility // *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no 4–5, pp. 25–39. DOI: 10.1177/0263276404046059
- Viscelli S. (2016) *The Big Rig: Trucking and the Decline of the American Dream*, University of California Press.

Practices of Reproducing Workplace Solidarity among Long-haul Truckers

G.A. STALINOV*

***Georgii A. Stalinov** – Lecturer, Faculty of Social Sciences, School of Politics and Governance; Analyst, Laboratory of Local Administration, HSE University, Moscow, Russian Federation, gstalinov@hse.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7806-3413>

Citation: Stalinov G.A. (2024) Practices of Reproducing Workplace Solidarity among Long-haul Truckers. *Mir Rossii*, vol. 33, no 2, pp. 56–76 (in Russian). DOI: 10.17323/1811-038X-2024-33-2-56-76

Abstract

This study investigates how long-haul truck drivers, who work predominantly in solitude between warehouses and communicate mainly with dispatchers and warehouse staff, cultivate a sense

I would like to express my gratitude to the Khamovniki Foundation for Social Research Support for a grant for the project and organizational support; to my supervisor Yuri Plyusnin for organizational assistance in one of the expeditions and for advice when writing the article; and to Artemy Pozanenko for assistance in collecting material on one of the expeditions.

The article was received in September 2023.

of occupational solidarity despite the absence of a traditional work collective. Identifying as long-haul truckers rather than logistic workers, they engage in collective actions like unionizing and striking. This research explores the everyday practices that enable truckers to navigate their unique mobility challenges and maintain a sense of solidarity. Utilizing empirical data from 10 field expeditions, involving hitchhiking to facilitate observations and semi-structured interviews in truck cabins and at rest areas, the study gathered insights from 77 interviews—44 conducted enroute and the remainder at drivers' homes. Observations at truck stops and in cabs, recorded in a research diary, serve as the cornerstone of this analysis. The findings outline the spatial and temporal organization of drivers' work, their communication methods, and interaction practices. Given their solitary and independent work conditions, truckers' solidarity emerges not from collective labor or shared spaces but through a self-organized network of mutual assistance, punctuated by moments of interaction in traffic jams and at roadside stops and gas stations, where their isolated journeys momentarily converge.

Keywords: long-haul trucking, truckers, mobility, individualized labor, workplace solidarity, occupational solidarity, practices of reproduction of solidarity, collective action, labor process

References

- Argounova-Low T. (2012) Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics*, vol. 6, no 1, pp. 71–88. DOI: 10.1080/01426397.2011.651113
- Atzeni M. (2010) *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*, Springer.
- Belzer M. (2000) *Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation*, Oxford: Oxford University Press.
- Bianchi F., Casnici N., Squazzoni F. (2018) Solidarity as a Byproduct of Professional Collaboration: Social Support and Trust in a Coworking Space. *Social Networks*, vol. 54, pp. 61–72. DOI: 10.1016/j.socnet.2017.12.002
- Cantillo V. (2022) Influencing Factors of Trucking Companies Willingness to Shift to Alternative Fuel Vehicles. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, vol. 163, p. 102753. DOI: 10.1016/j.tre.2022.102753
- Crowley S., Olimpiewa I. (2018) Labor Protests and Their Consequences in Putin's Russia. *Problems of Post-Communism*, vol. 65, no 5, pp. 344–358. DOI: 10.1080/10758216.2017.1364135
- Gavra D.P., Bykova E.V. (2016) Strategic Crisis Communication: Basic Characteristics and Integrative Implementation. *Information Age*, no 2, pp. 122–125. Available at: https://jf.spbu.ru/upload/files/file_1461221404_6865.pdf#page=123, accessed 12.12.2023 (in Russian).
- Gregson N. (2015) Logistics at Work: Trucks, Containers and the Friction of Circulation in the UK. *Mobilities*, vol. 12, no 3, pp. 343–364. DOI: 10.1080/17450101.2015.1087680
- Gregson N. (2018) Mobilities, Mobile Work and Habitation: Truck Drivers and the Crisis in Occupational Auto-mobility in the UK. *Mobilities*, vol. 13, no 3, pp. 291–307. DOI: 10.1080/17450101.2017.1343987
- Fantasia R. (1989) *Cultures of Solidarity: Consciousness, Action, and Contemporary American Workers*, University of California Press.
- Hanson N. (2021) The Intersections of Global Capital and Family Rhythms in Truck Driving: Elucidating the Canadian Trucking Industry Labour Crisis. *Applied Mobilities*, vol. 6, no 2, pp. 153–168. DOI: 10.1080/23800127.2020.1809969

- Hopkins D., Davidson A.C. (2022) Stories of the Gendered Mobile Work of English Lorry Driving. *Gender, Place & Culture*, vol. 30, no 10, pp. 1372–1392. DOI: 10.1080/0966369X.2022.2122946
- Hopkins D., Nihan A. (2022) “Mother Truckers? The Gendered Work of Freight and Logistics”. *Women, Work and Transport. Emerald Publishing Limited*, vol. 16, pp. 71–86. DOI: 10.1108/S2044-994120220000016006
- Kuklina V., Petrov A.N., Krasnoshtanova N., Bogdanov V. (2020) Mobilizing Benefit-Sharing Through Transportation Infrastructure: Informal Roads, Extractive Industries and Benefit-Sharing in the Irkutsk Oil and Gas Region, Russia. *Resources*, vol. 9, no 3, p. 21. DOI: 10.3390/resources9030021
- LeMay S., Keller S.B. (2019) Fifty Years inside the Minds of Truck Drivers. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 49, no 6, pp. 626–643. DOI: 10.1108/IJPDLM-03-2018-0123
- Liu N., Wang R. (2022) From Disembedding to Digital Re-Embedding: Social Media Empowerment and Solidarity Practices of Chinese Truck Drivers. *Social Media+ Society*, vol. 8, no 2, pp. 1–11. DOI: 10.1177/20563051221108409
- Loske D., Klumpp M. (2021) Intelligent and Efficient? An Empirical Analysis of Human–AI Collaboration for Truck Drivers in Retail Logistics. *The International Journal of Logistics Management*, vol. 32, no 4, pp. 1356–1383. DOI: 10.1108/IJLM-03-2020-0149
- Monaco K. (2020) Truck-driving Jobs: Are They Headed for Rapid Elimination? *ILR Review*, vol. 73, no 1, pp. 3–24. DOI: 10.1177/0019793919858079
- Monios J., Bergqvist R. (2019) The Transport Geography of Electric and Autonomous Vehicles in Road Freight Networks. *Journal of Transport Geography*, vol. 80, pp. 1–11. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102500
- Morgan G., Pulignano V. (2020) Solidarity at Work: Concepts, Levels and Challenges. *Work, Employment and Society*, vol. 34, no 1, pp. 18–34. DOI: 10.1177/0950017019866626
- Naysmith S., Rubincam C. (2012) Women in the Driver’s Seat: An Exploratory Study of Perceptions and Experiences of Female Truck Drivers and Their Employers in South Africa. *Journal of Southern African Studies*, vol. 38, no 3, pp. 579–599. DOI: 10.1080/03057070.2012.708997
- Ren X. (2023) Factors Associated with Fatigued Driving among Australian Truck Drivers: A Cross-sectional Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 20, no 3, p. 2732. DOI: 10.3390/ijerph20032732
- Rosin R.T. (2003) Vishnu and the Art of Motorcycle Driving: Toward an Anthropology of Traffic. *Kroeber Anthropological Society Papers*, vol. 89/90, pp. 55–74.
- Scott A., Davis-Sramek B. (2023) Driving in a Man’s World: Examining Gender Disparity in the Trucking Industry. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 53, no 3, pp. 330–353. DOI: 10.1108/IJPDLM-03-2022-0073
- Sieber W.K., Robinson C.F., Birdsey J., Chen G.X., Hitchcock E.M., Lincoln J.E., Sweeney M.H. (2014) Obesity and Other Risk Factors: The National Survey of U.S. Long-haul Truck Driver Health and Injury. *American Journal of Industrial Medicine*, vol. 57, no 6, pp. 615–626. DOI: 10.1002/ajim.22293
- Shattell M., Apostolopoulos Y., Sönmez S., Griffin M. (2010) Occupational Stressors and the Mental Health of Truckers. *Issues in Mental Health Nursing*, vol. 31, no 9, pp. 561–568. DOI: 10.3109/01612840.2010.488783
- Urry J. (2004) The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society*, vol. 21, no 4–5, pp. 25–39. DOI: 10.1177/0263276404046059
- Viscelli S. (2016) *The Big Rig: Trucking and the Decline of the American Dream*, University of California Press.