

УДК 316.47

Бляхер Л. Е.

"Придорожная экономика" как форма выживания малых городов юга Дальнего Востока России

Сегодня неравенство между различными территориями, в зависимости от их близости к центру или удаленности от него, климатических условий и наличия/отсутствия уникальных природных ресурсов достаточно очевидно. Однако еще более явное неравенство выстраивается между жителями крупных городов и мегаполисов, обладающих доступом к большему числу высокооплачиваемых рабочих мест, социальной и досуговой инфраструктуре более высокого качества, и жителями малых городов и поселков [7, с. 7–22]. Если крупный город, сам по себе, выступает источником определенного рода благ (доступ к более высокому уровню медицинского обслуживания, образования, индустрии досуга и т.д.), то на долю малых городов остается только функция "узла сетей" [9]. Более плотная коммуникация здесь выступает самостоятельным ресурсом, который более или менее успешно задействуется агентами, не только с целью перераспределения достаточно ограниченного объема наличных благ, но и создания пространства возможностей для обретения некоторого объема дополнительных благ. Особенно это характерно для городов восточной части страны. Здесь крупнейшие города традиционно выполняли не только функцию "узла сетей" и пространства распределения наиболее дефицитных благ, но и были "имперскими городами", центрами власти [15, с. 103–119], получая за выполнение этой функции от федерального центра дополнительные бонусы.

Малые города в советский период, чаще всего, представляли собой поселения при конкретном производстве (железнодорожной станции, заводе, воинском соединении). Обслуживание этого градообразующего объекта и составляло смысл их существования с точки зрения государства [10]. По мере того, как (если) падало значение объекта с точки зрения государства, снижалось и его готовность поддерживать малые города.

Жители последних, по сути, существуют в режиме выживания с использованием всех "подручных" инструментов, не делая особых различий между практиками легальными, полуполюгальными и совсем нелегальными. Часто подобное выпадение хозяйственного анклава и населяющего его сообщества ("культурный ландшафт" в трактовке В.Л. Каганского [8]) за пределы институционализированных систем трактуется через понятие "маргинальность" [17]. Соответственно, предметом внешнего (исследовательского, административного) интереса становится то, как вернуть "маргиналов" в пространство институционализированного культурного ландшафта. Однако, здесь мы имеем несколько более сложную систему.

Будучи зачастую даже совсем нелегальными для государственного взгляда, эти виды деятельности оказываются вполне легитимными и для местных жителей, и, часто, для местных "проверяющих" органов. По существу, возникают две альтернативные институциональные системы. Первая система, государственная, бюрократическая, поддерживается правовыми нормами, всеобщими правилами деятельности. Вторая – культурными представлениями, сложными механизмами "обычного права", опытом выживания сообщества [13]. Первая система обладает подавляющим силовым ресурсом, вторая обходится ресурсом моральным, выстраивая на его основе тактику противостояния легальности [18]. Точнее, выстраивается система, позволяющая продолжать "кормящие" виды деятельности, избегая излишне пристального

© Бляхер Л. Е., 2020

БЛЯХЕР Леонид Ефимович, д-р филос. наук, заведующий кафедрой философии и культурологии Тихоокеанского государственного университета (г. Хабаровск). **E-mail:** leonid743342@mail.ru

взгляда проверяющих органов. Такую систему социальных и хозяйственных связей, формирующуюся вокруг "придорожной экономики", находящуюся большей частью за пределами легального поля, мы и предполагаем рассмотреть в настоящей работе.

Достаточно серьезным источником ресурсов для выживания "придорожных" городов и поселков выступает федеральная трасса. Хозяйственные связи, так или иначе опосредованные дорогой, но укорененные в местном сообществе и обозначены термином "дорожная экономика". Наличие на трассе постоянно и достаточно интенсивного движения, а значит, потенциальных потребителей услуг, приводит к формированию вдоль трассы достаточно сложной и разветвленной инфраструктуры, в рамках которой возникает и существует не менее разветвленная система промыслов [2, с. 43–45], составляющих зачатую основную форму занятости для местного населения. Подобную инфраструктуру и связанные с ней промыслы местного населения для федеральной трассы Хабаровск – Владивосток мы и попытаемся описать.

Выбранная для изучения дорожная артерия является с одной стороны, элементом инфраструктуры единственного доступного туристического маршрута для многих жителей Дальнего Востока России, а с другой, так же выполняют функцию инфраструктуры транзита для различных бизнес-сетей. Существует и реликтовая (прежде, основная) загрузка трассы, связанная с перегоним купленных в Приморье подержанных японских автомашин в другие регионы страны. Соответственно, различаются три основных потока: туристы, дальнобойщики и перегонщики.

Понятно, что на различных участках трассы ситуация и направления хозяйственной активности населения несколько различаются. В качестве географического объекта, наиболее типичного для организации "придорожной экономики" нами был выбран город Дальнереченск (Приморского края). Материалом для анализа выступает наблюдение и две серии неформализованных биографических интервью, собранных автором в 2016–2017 гг. и в 2019 г. в городе Дальнереченске. Всего 26 интервью. В качестве респондентов были выбраны участники "придорожной экономики" (владельцы придорожных гостиниц, торговых точек и кафе, продавцы стихийных рынков, производители товаров, потребители).

Город Дальнереченск расположен на трассе "Хабаровск – Владивосток". В 400 км от Владивостока и в 357 км от Хабаровска на излучине трех рек – Усури, Большая Уссурка и Малиновка. Население города по данным государственной статистики 25 480 человек [14]. По данным Всероссийской переписи населения 2010 г. население города составляло 27604 человека [10]. Хотя в сравнении с другими муниципальными образованиями отток населения из Дальнереченска не столь интенсивен [10], он имеет место. Имеет место и старение населения города. Последнее сказывается и на составе респондентов. При том, что в работе мы не стремились к социально-демографической репрезентативности, большая часть респондентов, да и просто встреченных жителей города, относились к старшим возрастным группам.

Отбор респондентов строился по методике "снежного кома": предшествующий респондент, отобранный в ходе включенного наблюдения, давал рекомендацию к последующему. В статье не ставилась задача описать все виды неформальной занятости жителей города, определить их статистическую значимость в общей структуре занятости. Строго говоря, антропологический подход, используемый здесь, не дает такой возможности, не ставит подобную задачу. Наша задача была в том, чтобы описать практики неформальной занятости, детерминированные наличием дороги, как ресурса, продемонстрировать работу этих практик. В этом плане город Дальнереченск выступает достаточно показательным территориальным объектом.

Через город проходит Дальневосточная железная дорога. Кроме того, через город от федеральной трассы ответвляется автодорога, ведущая к популярному в регионе санаторию и дому отдыха "Усури". По информации, полученной от респондентов, все это делало теневые промыслы населения, ориентированные на дорогу и туристов (дальнобойщиков, пассажиров железной дороги и т.д.), хоть и не основной, но значимой формой получения дополнительного дохода еще в поздние советские годы. Однако, как свидетельствуют респонденты, в советский период существовал достаточно широкий спектр

возможностей для вполне официальной занятости (работа на железнодорожной станции, обслуживание воинских частей, многочисленные лесопилки и предприятия лесопереработки и т.д.).

На сегодня большая часть этих рабочих мест исчезла. Надежды на стремительное развитие лесопереработки в городе, возникшие в начале XXI века тоже не оправдались.

"Из города все уезжают. Работы нет. Денег у людей тоже нет. Раньше тут много что было. Одних военных частей здесь знаешь, сколько стояло. При каждой части вольнонаемные были. Лесопилки стояли кругом. И нормально так люди на них зарабатывали. Мебель делали сами. Сегодня ничего не осталось. Иностранцы, москвичи все скупили, а потом, когда поняли, что больших бабок не будет, просто бросили. На остатках сейчас и живем" (мужчина, 58 лет, бывший работник мебельной фабрики, интервью 2016 г.).

Достаточно коротким был и "челночный" период в городе. Уже к середине "нулевых", по словам респондентов, большая часть "челночных" торговых точек исчезает.

"Я, считай, что все 90-е семью кормила. Сначала сама все возила, "кирпичей" нанимала. Потом стали девчонки мне возить. А я уже здесь в магазине все продавала, на трассе, на рынке. Сейчас все сворачивается. Раньше у людей больше денег было. И разница в цене была такая, что, считай, там почти даром берешь, а здесь уже цену дают. Теперь бывает, что у нас китайка стоит дешевле, чем в Китае. Я больше года крутилась, все надеялась, что выплыву. Потом позакрывала все" (женщина, 57 лет, предприниматель, интервью 2016 г.).

Соответственно, возрастает роль занятости, которая прежде имела статус "дополнительной", так или иначе связанных с "придорожной экономикой". Сама "придорожная экономика" оказывается достаточно сложно организованной системой. Конечно, она обслуживает отмеченные группы, участвующие в транзите по федеральной трассе. Однако есть у нее и дополнительные функции. Возникающая здесь система позволяет соединить легальные формы хозяйственной деятельности и многочисленные промыслы населения, протекающие за пределами государственного взгляда и контроля.

В этом плане достаточно важен круг объектов, обладающих статусом легальности. Именно эти элементы, как правило, "видят" и изучают исследователи [3]. Это кафе, столовые, магазины, гостиницы, ориентированные на весь спектр потребителей на трассе. Прежде всего, на дальнобойщиков и прочих участников логистических схем местного и регионального бизнеса ориентированы гостиницы, часто расположенные при кафе или магазинах. Некоторые из них включают в себя станции техобслуживания, автомойки и тому подобный сервис, ориентированный на автомобилистов. В одном случае, речь шла о целостном комплексе, включающем в себя широкий спектр услуг для машины и водителя, а также услуги "досуга".

"Нормально там все. И машину обслуживают, сохраняют, и ночевать, если что, есть где. Не пять звезд, но белье чистое, душ есть. Что еще нужно? На первом этаже кафе. Также нормально. Сытно и не дорого. Если совсем припрет (смеется), так и это организуют. Я там всегда останавливаюсь, когда из Владика еду или из Находки" (мужчина, 39 лет, дальнобойщик).

Уровень легальности подобных "точек" тоже различался. Однако наличие какой-то регистрации, пусть не всегда полностью соответствующей всем видам хозяйственной активности, отмечено во всех случаях.

"У меня на все есть бумажки, ну, разрешения, лицензии. Сейчас без этого нельзя. Проверяющих, как собак нерезаных. Понятно, что в жизни все немного иначе, чем в правилах. Но, думаю, что это нормально. И проверяющие это тоже понимают. Просто нужно берега видеть. Тогда все будет нормально" (женщина, 51 год, хозяйка кафе).

Но гораздо значимее для нас то, что подобные "точки" выступают центрами притяжения самых различных видов неформальной хозяйственной активности. По существу, не только каждая легальная структура, но и каждое легальное рабочее место, становится формой соединения промыслов и "видимого" хозяйства. Причем, формой, как следует из интервью, устраивающей и власть, и население.

Сами промыслы достаточно разнообразны. Самый укорененный: домашнее приготовление еды "на продажу". О нем упоминают респонденты еще в отношении советской эпохи. В тот период такая торговля домашней едой (пирожки, вареники, кондитерские изделия, салаты, домашние котлеты и т.д.) осуществлялась на железнодорожной станции и автостанции. Сегодня эта форма частично остается, но ее значение снижается.

"На станции стало не очень интересно продавать. Поезда пассажирские или очень рано или очень поздно. Торговли совсем мало. На автостанции лучше. Но тоже не очень. Народ больше стал на своих машинах ездить. Вот мы и стали с кафе работать, с гостиницами. Они у нас хорошо берут" (женщина, 59 лет, работа на дому).

Не менее активно функционируют домашние подворья. Отмечалось выращивание овощей на продажу, разведение свиней, домашней птицы, продажа молока и домашней молочной продукции. Все это тоже активно включается в обслуживание транзитных потоков. В меньшей степени оно функционирует во "внутренних сетях" города в качестве элемента соседских обменов и, еще меньше, в качестве товара для продажи на "внутреннем рынке".

"Мы мясо уже лет десять в (название кафе) продаем. И им хорошо. Они это без наценки получают, все свежее, свое. Как проводят? Не знаю. Не моя головная боль. И мне нормально. Одну свинку для себя держу. На мясо, на колбаски. Одну для детей. Они у меня в Хабаровске. Остальное продаю, или на корм мяню. Он тоже не бесплатный. Нормально так живем" (мужчина, 49 лет, житель пригородного села).

Если в первом случае, мы имеем, практически, "цех" ресторана или кафе, вынесенный на "удаленную работу", то во втором варианте речь идет о поставщиках, услуги которых оказываются дешевле и качественнее, чем услуги легальных поставщиков. В крупных городах такой "аутсорсинг" не особенно распространен в силу того, что легальные поставщики достаточно быстро и эффективно "мобилизуют закон", организуют проверки с целью устранения конкурентов из "серой зоны". В малом городе такой вариант развития событий не очень реален.

"Ну, как сказать, город не большой у нас. Все всех знают. Стукачей всяких, сильно крученных или сильно правильных, как и везде, не любят. У вас, в Хабаровске или во Владивостоке им легко спрятаться. Типа, я не я, хата не моя. А у нас такой долго здесь не протянет. Люди не допустят. Поэтому у нас и менты совесть имеют. Где-то возьмут себе. Это понятно. Но, чтобы закрыли кого за то, что он свое продает, я такого не помню" (мужчина, 53 года, работник железнодорожной станции, интервью 2016 г.).

Поставщиками для кафе и придорожных магазинов выступают и охотники, рыбаки, собиратели дикоросов. Реже они сами становятся продавцами. Но такое совмещение воспринимается как менее выгодное и более опасное. В этом случае, нужно самому организовывать взаимодействие с проверяющими, что не всегда удается. Однако торговлю на стихийных рынках упоминали почти все респонденты.

Отдельная тема – пасеки. Уникальное место с обилием воды и разнотравья, лесных урочищ, минимальным контролем, создает условия для развития этого промысла. Отмечались и "передвижные пасеки" (с установкой ульев на машинах), и стационарные пасеки, расположенные в пригородных деревнях. Сбыт меда налажен гораздо шире, чем в иных промыслах. Конечно, он поставляется в придорожные кафе, магазины на трассе. Частично продается, или обменивается "внутри" сообщества. Но в интервью упоминались регулярные поставки в Хабаровск и Владивосток, в санаторий "Усури". Судя по интервью, в этом промысле задействована значительная часть населения.

В советские годы одной из специализаций района выступала деревообработка. После неудачных попыток реанимировать отрасль в начале "десятих" годов легальное производство почти исчезло. Но остается на сохранившихся мощностях "серое" производство со сложной системой заказов и сбыта. Частично местные изделия попадают на прилавки магазинов. Туда же поставляются и остатки "челночных" поставок. Но в массе структура сбыта иная.

Собственно, наиболее сложная система возникает именно в сфере сбыта результата работы промысловиков. Разные модели отличаются уровнем легальности, масштабом, выгодой и т.д.

Во-первых, деятельность работников придорожных кафе, гостиниц, магазинов оказывалась гораздо шире, чем номинальная. Так, официантка в кафе предлагала клиентам мед, орехи, женьшень и тому подобные продукты местных промыслов. При этом, продавалось не только "свое", то есть продукция семейного подсобного хозяйства, но и "соседей" и "друзей". В интервью с дальнобойщиками отмечалось, что в ряде случаев администратор гостиницы выступал в роли сутенера и даже (в одном случае) содержателя подпольного казино. Легальное рабочее место становится пространством наиболее комфортного для сторон соединения сети промыслов и потребителей, участников дорожного транзита.

Во-вторых, значимыми центрами концентрации промыслов становятся и сами учреждения. Формой снабжения этих точек (в интервью отмечались мясо, рыба, продукция огородничества, мед, молоко, некоторые готовые кондитерские изделия) оказывались местные жители. Эти закупки, как правило, не фиксировались в бухгалтерии, проходили мимо налогообложения. Да и сама закупочная цена для предприятия оказывалась существенно ниже, чем рыночные цены в регионе. Значимость такой экономии отмечали все респонденты, участвующие в этом сегменте. При этом, такая форма взаимодействия была выгодна и самим поставщикам, поскольку цена здесь была выше, чем цены, предлагаемые официальными скупщиками "из городов" (Владивостока и Хабаровска). Их "накрутки", связанные с гораздо более высоким уровнем легальности, и делали местную продукцию, не говоря о поставляемой из далека, неконкурентоспособной. В интервью отмечался устойчивый характер подобных взаимодействий, которые длятся уже многие годы. Семейные хозяйства, специализирующиеся на пчеловодстве, свиноводстве, огородничестве, сборе дикоросов, производстве кондитерских изделий, выступают неформальными "цехами" легальных элементов придорожной инфраструктуры.

Правда, работают они, как правило, не на одну "точку", а на несколько. При этом функцию "контроля качества", на которую ссылаются сторонники государственного подавления подобных форм деятельности [6], здесь выполняет репутация. Человек, поставивший откровенно некачественный товар, автоматически вылетает из круга социально-экономических контактов. О такой форме контроля упоминается в нескольких интервью. При этом совершенно не исключаются спорадические закупки у иных местных жителей: рыболовов, владельцев подсобных хозяйств, сбывающих свои излишки.

В-третьих, ассортимент местных магазинов также существенно пополняется за счет поставок от местного населения. По словам продавцов, местный мед, дикоросы, копченая рыба и тому подобные продукты пользуются устойчивым спросом.

Тем самым, круг лиц и домохозяйств, связанных с этой частью придорожной экономики оказывается достаточно широким. Это и работники (формально нанятые и теневые) упомянутых предприятий, поставщики продуктов и товаров в кафе и магазины. Отчасти в этот круг вовлекаются и водители, проезжающие по трассе. Они выступают далеко не только потребителями предлагаемых услуг.

Как показывают интервью, определенную часть потока (в интервью – четверть) составляют постоянные люди. В прежние годы, по словам респондентов, самым устойчивым контингентом трассы выступали перегонщики подержанных японских автомобилей. Сегодня наиболее стабильными участниками движения становятся дальнобойщики. Хотя, в некоторых случаях в этом качестве выступают даже "туристы". Поскольку подобное движение повторяется годами, между водителями и участниками придорожных форм хозяйственной активности складываются устойчивые связи. Так, в интервью отмечалось, что подобным участникам движения при обслуживании "верят в долг". В некоторых случаях кормят бесплатно. При этом, сами водители выступают поставщиками или перевозчиками товаров из крупного города (Хабаровска или Владивостока). Их услуги тоже далеко не всегда оплачиваются деньгами. Часто это только "дружеская услуга". Такая услуга может быть достаточно значимой (захватить несколько ящиков товара, передать товар в город, перевезти деньги и т.д.).

Для понимания значимости этих коммуникаций следует описать еще один значимый элемент местного сообщества – уехавшие в большой город

дети, земляки. Конечно, они, прежде всего, бенефициарии продукции родительских домохозяйств, но не только. В ряде интервью упоминались их вполне хозяйственные функции. Дело в том, что, по словам респондентов, уехавшие "в город" бывшие жители Дальнереченска (как правило, речь шла о Хабаровске и Владивостоке) не выпадают из местной коммуникации. Они приезжают с детьми на летний отдых, получают "из дома" продукты, являющиеся серьезным подспорьем при адаптации к новым условиям. Само наличие общины "своих" в этих городах является важным и мощным ресурсом вживания в другую жизнь. Но и для оставленной малой родины такие общины являются ресурсом. В одном из интервью упоминалась практика (по словам респондента, распространенная и устойчивая практика) изготовления "элитной мебели" на заказ из комплектующих, изготовленных промышленниками в Дальнереченске. Возникает, своего рода, распределенная мануфактура, большая часть элементов которой находятся "в тени". В условиях возрастающего давления государства на бизнес, такая форма оказывается вполне эффективной [15]. Значимы такие "удаленные партнеры" с высоким уровнем доверия ("свои") и для торговли медом, объемы производства которого выше, чем может потребить местное сообщество и придорожная экономика. Спорадически встречаются и иные формы взаимодействия. Водители (чаще всего, дальнбойщики) и становятся связующим звеном, обеспечивающим удаленные транзакции с минимальными для участников издержками.

Впрочем, не исключена и "работа на рынок" без наличия устойчивых контрагентов. Часть водителей уже сами, по собственной инициативе начинают привозить товары из крупных городов, имеющие устойчивый сбыт в городе, в том числе, в заведениях придорожной экономики. В двух интервью речь шла и о приобретении продуктов местного населения с установкой на перепродажу. Правда, здесь водители вступают в конкуренцию со скупщиками, целенаправленно приобретающими продукцию местных промыслов для торговли в городах.

Кроме стационарных объектов придорожной инфраструктуры значимыми ее элементами становятся стихийные точки продаж продукции местных промыслов. Чаще всего, подобные объекты располагаются вблизи стационарных точек, мест традиционных остановок (у родника, у остановки и т.д.). Предметом продажи на стихийных точках выступают продукты местных промыслов и еда. Часто происходит частичная институционализация таких стихийных точек торговли. Скажем, в интервью упоминались места, где "самые вкусные пирожки" или "самые вкусные вареники".

Нелегальность подобных торговых точек порождает достаточно сложную систему взаимодействия с местными проверяющими и контрольными органами, систему оповещения о проверках. Отсутствие легального оформления, как и наличие широкого спектра неформальных практик для легальных предприятий выводят эту хозяйственную активность за пределы видимости государственной статистики [1]. Тем не менее, именно эта активность позволяет не только выживать местному населению, но и обслуживать движение по федеральной трассе, порождает систему самообеспечения, без которой выживание населения в малых городах было бы проблематичным.

Такая система самообеспечения, связанная с трассой, но использующая и ресурсы местного хозяйства, и транзитные потоки, и удаленные связи, для которой дорога выступает не просто поставщиком покупателей, но именно коммуникативной артерией, обладает серьезным отличием от системы, выстраиваемой в "больших городах".

Большой город выстраивает сложную систему доступа к дефицитным благам, отсекающую некоторую часть горожан от этого "распределительного центра". Собственно, по поводу доступа к тем или иным городским ресурсам и ведется "борьба за город", описанная Д. Харви [16]. Отсекаемая от ресурсно-центра группа и воспринимается в качестве маргиналов.

В этом плане все или большая часть социального пространства города Дальнереченска оказывается маргинальной. Однако, представляется, что это не совсем так. Действительно, распределяемый "городской" ресурс здесь совсем незначителен. Но возникает иной ресурс, который нам представляется уместным назвать сетевым ресурсом, возникающим в процессе функционирования социальных сетей [4]. В этом плане сила "слабых связей" тем

выше, чем больше участников вовлечено во взаимодействие. Выстраиваемая система ориентирована не на отсечение и распределение, а на объединение социальных агентов различного типа. При этом коммуникация в отличие от классических институциональных моделей не становится безличной, сохраняет лично окрашенный образ коммуникации. Причина проста, система эта базируется на личном доверии, на превращении "чужого" в "своего". И маргинальной она оказывается с точки зрения только одного агента – государства.

До тех пор, пока государство остается основным источником распределяемых благ эта система пребывает на периферии социального мира. Но уже сегодня хозяйственная активность все более переносится из города в пригород [5]. По мере того, как ресурсы государства все более стягиваются к мегаполисам, а число агентов, допущенных к ним, сокращаются, усложняются и сами условия доступа, альтернативная система становится все более привлекательной.

Литература

1. Бляхер Л.Е. Стратегии выживания в условиях кризиса. Предприниматели Дальнего Востока и не только. М.: Страна ОЗ, 2017. 179 с.
2. Валиев В.Х., Блаженкова Н.М. Придорожный сервис: зона отчуждения // Актуальные проблемы экономики, социологии и права. 2015. № 2, С. 43–45.
3. Гайле А.О., Иванов А.В. Оценка инфраструктуры придорожного сервиса для повышения качества услуг и безопасности перевозок // Техничко-технологические проблемы сервиса. 2018. № 1 (43). С. 34–40.
4. Грановеттер М. Сила слабых связей // Экономическая социология. 2009. Т. 10. № 4. С. 31–50.
5. Григоричев К.В. В тени большого города: социальное пространство пригорода. Иркутск: Отгиск, 2013. 248 с.
6. Дугарова Г.Б., Богданов В.Н. Анализ состояния придорожного сервиса в Иркутской области // ЭКО. 2015. №2 (488). С. 117–126.
7. Зубаревич Н.В. Социально-экономическое развитие регионов: мифы и реалии выравнивания. // Журнал "SPERO". № 9, осень-зима 2008. С. 7–22.
8. Каганский В.Л. Культурный ландшафт: основные концепции в российской географии // Обсерватория культуры. 2009. № 1. С. 62–70.
9. Кастельс М. Власть коммуникации/ Пер. с англ. Н.М. Тылевич (под науч. ред. А.И. Черных). М.: ГУ ВШЭ, 2016. 563 с.
10. Микрюков Н.Ю. Монопрофильные поселения России в системах городского расселения // Региональные исследования. 2015. № 3 (49). С. 99–107.
11. Официальный сайт Дальнереченского городского округа. URL: <http://dalnerokrug.ru> (дата обращения: 20.02.2020).
12. Плюснин Ю.М. "Свой" и "чужие" в русском провинциальном городе // Мир России: Социология, этнология. 2013. Т. XXII. № 3. С. 60–93.
13. Шанин Т. Великий незнакомец. Крестьяне и фермеры в современном мире. М., Прогресс-Академия, 1992. 432 с.
14. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям на 1 января 2013 года. М.: Федеральная служба государственной статистики Росстат, 2013. 528 с.
15. Bliakher L. The Function of an Imperial Centre for the Former Imperial Periphery (the Cases of Independent Tajikistan and the Russian Far East) // Centres and Peripheries in the Post-Soviet Space. Bern • Berlin • Bruxelles • New York • Oxford • Wien: PETER LANG, 2020. P. 103–119.
16. Harvey D. The Right to the City // Richard Scholar (ed.), Oxford: Oxford University Press, 2006. P. 83–103.
17. Renfrew D. "We Are Not Marginals" The Cultural Politics of Lead Poisoning in Montevideo, Uruguay // Latin American Perspectives. 2013. Issue 189. Vol. 40. No. 2. P. 202–217.
18. Scott J.C. Domination and the art of resistance: hidden transcripts. New Haven: Yale University Press, 1993.

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Blyakher L.E. Strategii vyzhivaniya v usloviyakh krizisa. Predprinimateli Dal'nego Vostoka i ne tol'ko. M.: Strana OZ, 2017. 179 s.
2. Valiev V.KH., Blazhenkova N.M. Pridorozhnyj servis: zona otchuzhdeniya // Aktual'nye problemy ehkonomiki, sotsiologii i prava. 2015. № 2, S. 43–45.
3. Gajle A.O., Ivanov A.V. Otsenka infrastruktury pridorozhnogo servisa dlya povysheniya kachestva uslug i bezopasnosti perevozok // Tekhniko-tekhnologicheskie problemy servisa. 2018. № 1 (43). S. 34–40.
4. Granovetter M. Sila slabykh svyazey // EHkonomicheskaya sotsiologiya. 2009. T. 10. № 4. S. 31–50.
5. Grigorichev K.V. V teni bol'shogo goroda: sotsial'noe prostranstvo prigoroda. Irkutsk: Ottisk, 2013. 248 s.
6. Dugarova G.B., Bogdanov V.N. Analiz sostoyaniya pridorozhnogo servisa v Irkutskoj oblasti // EHKO. 2015. №2 (488). S. 117–126.
7. Zubarevich N.V. Sotsial'no-ehkonomicheskoe razvitie regionov: mify i realii vyravnivaniya. // Zhurnal "SPERO". № 9, osen'-zima 2008. S. 7–22.
8. Kagan'skiy V.L. Kul'turnyj landshaft: osnovnye kontseptsii v rossijskoj geografii // Observatoriya kul'tury. 2009. № 1. S. 62–70.
9. Kastel's M. Vlast' kommunikatsii/ Per. s angl. N.M. Tylevich (pod nauch. red. A.I. Chernykh). M.: GU VSHEH, 2016. 563 s.
10. Mikryukov N.Yu. Monoprofil'nye poseleniya Rossii v sistemakh gorodskogo rasseleniya // Regional'nye issledovaniya. 2015. № 3 (49). S. 99–107.
11. Ofitsial'nyj sayt Dal'nerechenskogo gorodskogo okruga. URL: <http://dalnerokrug.ru> (data obrashheniya: 20.02.2020).
12. Plyusnin Yu.M. "Svoi" i "chuzhie" v russskom provintsial'nom gorode // Mir Rossii: Sotsiologiya, ehtnologiya. 2013. T. XXII. № 3. S. 60–93.
13. Shanin T. Velikij neznakomets. Krest'yane i fermery v sovremennom mire. Moskva: Progress-Akademiya, 1992. 432 s.
14. Chislennost' naseleniya Rossijskoj Federatsii po munitsipal'nym obrazovaniyam na 1 yanvarya 2013 goda. M.: Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki Rosstat, 2013. 528 s.
15. Blyakher L. The Function of an Imperial Centre for the Former Imperial Periphery (the Cases of Independent Tajikistan and the Russian Far East) // Centres and Peripheries in the Post-Soviet Space. Bern • Berlin • Bruxelles • New York • Oxford • Wien: PETER LANG, 2020. P. 103–119.
16. Harvey D. The Right to the City // Richard Scholar (ed.), Oxford: Oxford University Press, 2006. P. 83–103.
17. Renfrew D. "We Are Not Marginals" The Cultural Politics of Lead Poisoning in Montevideo, Uruguay // Latin American Perspectives. 2013. Issue 189. Vol. 40. No. 2. P. 202–217.
18. Scott J.C. Domination and the art of resistance: hidden transcripts. New Haven: Yale University Press, 1993.

Бляхер Л. Е. "Придорожная экономика" как форма выживания малых городов юга Дальнего Востока России.

В статье дается описание особого рода "периферийных" хозяйственных практик, складывающихся в малых городах Дальнего Востока, расположенных на трассе "Хабаровск – Владивосток", детерминированных фактом наличия дороги ("придорожная экономика"). Эмпирическим материалом для описания выступают две серии неформализованных интервью, собранных автором в 2016–2017 и в 2019 гг. в городе Дальнереченске, расположенном на трассе. Выбор города Дальнереченск в качестве основного территориального объекта связан не только с тем, что город расположен вдоль автомобильной трассы и железной дороги, но и с тем, что здесь "придорожная экономика" оказывается одной из немногих форм выживания. В статье предлагается описание и анализ основных хозяйственных практик, связанных с дорогой, состав участников этих практик.

Ключевые слова: *придорожная экономика, Дальнереченск, неформальные практики, пространство промыслов, формы выживания, институционализация.*

Bliakher L. E. "Roadside Economy" as a Form of Survival of Small Towns in the South of the Russian Far East.

The article describes a special of "peripheral" economic practices that are developing in small towns of the Far East located on the Khabarovsk – Vladivostok highway, determined by the presence of a road ("roadside economy"). The empirical material for the description is two series of informal interviews collected by the author in 2016–2017 and 2019 in the city of Dalnerechensk, located on the highway. The choice of the city of Dalnerechensk as the main territorial object is connected not only with the fact that the city is located along the highway and the railway, but also with the fact that here the "roadside economy" is one of the few forms of survival. The article offers a description and analysis of the main economic practices associated with the road, the composition of the participants in these practices.

Key words: *roadside economy, Dalnerechensk, informal practices, craft space, forms of survival, institutionalization*

Для цитирования: Бляхер Л. Е. "Придорожная экономика" как форма выживания малых городов юга Дальнего Востока России // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2021. № 1. С. 47–55. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/47-55

For citation: Bliakher L. E. "Roadside Economy" as a Form of Survival of Small Towns in the South of the Russian Far East // Ojkumena. Regional researches. 2021. № 1. P. 47–55. DOI: 10.24866/1998-6785/2021-1/47-55

