

По одной из версий, название деревни Путилково произошло от слов «путь», поскольку несколько веков назад по ближайшей к поселению реке проходил торговый маршрут. В наши дни Путилково представляет собой «многоэтажную деревню» в Московской области, расположенную почти на самой границе со столицей. В ней по-прежнему остаются частные дома, но в последние годы она активно застраивается новыми жилыми комплексами (ЖК). Самый крупный из них – «Путилково» (бывший «Мортонград») – образует целый микрорайон, в котором находится 31 дом высотой от 12-ти до 25 этажей, школы, детские сады, участковый пункт полиции, предприятия сферы услуг. Именно там мы с коллегами проводили исследование в 2019 году. Первые дома здесь были сданы застройщиком в 2014-м, и с тех пор число жителей постоянно увеличивалось. Но, несмотря на значительные трансформации, административно Путилково по-прежнему остается деревней. Для новых жителей ее название стало злой шуткой, поскольку путь из ЖК и обратно представляет для них проблему. Трудности связаны, с одной стороны, с дорожной инфраструктурой – двухполосное шоссе не может справиться с потоком машин, и в пиковые часы возникают большие пробки. Вторая сторона проблемы – недостаточная развитость общественного транспорта. С самого момента заселения жилого комплекса инфраструктура общественного транспорта в Путилково скорее препятствовала стабильной связи ЖК с Москвой и областью, нежели обеспечивала ее: отсутствие маршрутов до ближайшей станции московского метро, нерегулярный график движения, неожиданная отмена маршрутов, огромные очереди в часы пик и так далее. Даже когда ситуация с транспортом относительно стабилизировалась – он стал ходить чаще и по более-менее постоянному расписанию, – нагрузка на него в часы пик оставалась довольно высокой. В результате транспортная инфраструктура по-прежнему плохо справлялась со своими функциями, а зависимые от нее жители новостроек продолжали терять время и силы.

В ситуации, когда общественный транспорт не мог удовлетворить потребности ЖК, возникла альтернативная инфраструктура, главными агентами которой стали сами жители – участники онлайн-чата для организации совместных поездок «Попутчики». Чат стал одной из первых онлайн-площадок



Яна Александровна Багина (р. 1995) – независимая исследовательница, социолог.



Илл. 1. Очередь на остановке. 23 мая 2019 года, 9:18. Фотография местного жителя – участника исследования.

в новом районе наряду с форумом жителей. Он был создан в *WhatsApp* в мае 2015-го, а позже переключался в *Telegram*. В чате жители, передвигающиеся на общественном транспорте, могут найти владельцев автомобилей, готовых взять их в качестве попутчиков. Также в нем объединяются для совместной поездки на такси или каршеринге. С помощью «Попутчиков» путилковцы могут, например, добираться до ближайших станций метро или конкретных мест в Москве и области. Чат является хорошим примером формирования так называемой «человеческой инфраструктуры» (городская исследовательница Абдумалик Симон еще называет этот феномен «люди как инфраструктура»), то есть объединения усилий жителей для обеспечения той или иной функции, значимой для района.

Что приводит к формированию такой «человеческой инфраструктуры»? Любая инфраструктура становится более понятной, когда мы смотрим на социальный контекст ее возникновения. Чат «Попутчики» представляет собой не просто сочетание определенных людей, объектов, пространств и практик – он является продуктом более широких процессов, формирующих социальную жизнь нового района. Можно выделить три таких процесса: активное использование онлайн-площадок для коммуникации, приспособление к инфраструктурным неравенствам и кооперация местных жителей. Все вместе они создают условия, в которых возможно появление «человеческой инфраструктуры». Рассмотрим каждый из этих процессов отдельно, не забывая об их взаимосвязи.

В первую очередь чат «Попутчики» вписывается в практику онлайн-взаимодействий, с помощью которых решается мно-



ЯНА БАГИНА

ЧАТ



Илл. 2, 3. Два типа маршруток в сравнительно «благополучный» период. Сверху – остановка у метро «Планерная» (март 2019 года). Фото автора. Внизу – маршрутка до метро «Сходненская» на остановке в Путилково (июнь 2019 года). Фото Оксаны Запорожец.

жество проблем в жилом комплексе. Пространство района является гибридным, то есть взаимодействия происходят одновременно в физической среде и онлайн, при этом оба формата признаются людьми значимыми. Местные жители создали достаточно большую онлайн-сеть, которая включает в себя группы и аккаунты в социальных сетях, тематические чаты, чаты домов и подъездов, ботов, информационный канал в мессенджере *Telegram*. «Попутчики» являются лишь частью этой разветвленной сети. Как организован чат? Доступ в него условно ограничен – его контролирует инициативная группа. Инструкция о том, как присоединиться к чату, распространяется на рай-



онных онлайн-площадках. Для вступления нужно запросить у *Telegram*-бота «Путильч» список чатов, выбрать нужный, отправить свой адрес и телефон. Летом 2020 года в чате состояли чуть больше 600 человек – не так много, как в предыдущие годы, когда потребность в чате была существенно выше. Взаимодействия внутри «Попутчиков» также контролируются администраторами. В правилах чата зафиксированы общий режим общения и форма, в которой нужно писать предложения/просьбы о поездке и ответы на них. Участники публикуют короткие сообщения: водители пишут время и место отправления и назначения, количество свободных мест, а потенциальные пассажиры откликаются на их предложения или сами спрашивают о наличии мест на нужные время и маршруты. Например, сообщения могут выглядеть так: «Завтра в 6.35 еду до Планерной», «Метро Алтуфьево, через 10–15 минут», «От Сходненской может кто-то забрать до деревни?». Кроме просьб/предложений о поездках, участники чата пишут о ситуации на дорогах и загрузке общественного транспорта, предупреждая водителей и пассажиров о проблемах. Общение на посторонние темы внутри чата не приветствуется и может пресекаться администраторами. Например, они могут напомнить, что для разговоров на посторонние темы есть отдельный чат – «Флудилково». Часто участники просто кратко обмениваются комментариями, не развивая дискуссию. После того, как водитель и пассажир нашли друг друга, дальнейшая коммуникация обычно происходит в личных сообщениях. Благодаря таким правилам и контролю со стороны администраторов онлайн-взаимодействия сфокусированы на одной теме – поездках. При этом правила выходят за пределы онлайн-среды, распространяясь на взаимодействие пассажир–водитель в ситуации самой поездки. Денежная благодарность остается на усмотрение пассажира, но не является обязательной. Таким образом, будучи активными пользователями социальных сетей и мессенджеров, жители новостроек формируют собственную транспортную инфраструктуру, адаптируя привычный онлайн-способ коммуникации.

Основанная на онлайн-взаимодействии инфраструктура местных жителей – это попытка справиться с последствиями инфраструктурного неравенства в новом районе своими силами. Неравенство возникает в результате неравномерного развития городских инфраструктур – в результате жители той или иной территории оказываются ограничены в доступе к социальным благам и сервисам. Например, в Путилково оно проявляется в виде затрудненного доступа к качественной мобильной связи, местам в ближайших к дому детских садах, оперативно реагирующим экстренным службам (скорой помощи, пожарным). В случае общественного транспорта инфраструктура развива-

лась с опозданием – она отставала от темпов развития района, который в свою очередь воспроизводил уже городской образ жизни.

ЯНА БАГИНА

ЧАТ

Бывшая деревенская инфраструктура оказалась не приспособлена для потребностей многолюдного района, жители которого ежедневно выезжают в Москву и города Подмосковья. В результате люди проводили долгое время в больших очередях в ожидании автобуса, а затем – в дороге. Они не могли уехать или вернуться домой поздно вечером. Столкнувшись с проблемами, местные жители развернули борьбу за свое право на инфраструктуру, требуя изменений у администрации района. С 2016 года активисты привлекали к проблеме внимание СМИ, писали открытые письма и обращения, собирали подписи для коллективных жалоб. Однако изменение материальной инфраструктуры требовало времени, а людям необходимо уезжать и возвращаться домой ежедневно. «Спасение утопающих – дело рук самих утопающих», – написал один из местных жителей в районной группе в «ВКонтакте», комментируя инфраструктурную проблему. Для утопающих, то есть жителей в ситуации транспортного неравенства, альтернативой общественному транспорту были «Попутчики». Например, участники чата могли прислать фотографии очередей на маршрутку и попросить кого-нибудь из водителей довезти их до метро, поскольку не были уверены, что их очередь подойдет быстро. Другие же, наоборот, заранее договаривались о поездке с водителем сразу на несколько дней. Однако попутчики могли и не найтись, и тогда людям приходилось и дальше стоять в очереди или заказывать такси. «Попутчики», таким образом, не могли полностью ликвидировать транспортное неравенство – чат стал решением проблемы для относительно небольшой части жителей.

Совместное приспособление к транспортным ограничениям и создание чата стали возможны за счет стремления жителей к кооперации. Заселяясь в микрорайон, люди осваивали новое для них пространство и сталкивались с одинаковыми проблемами на уровне квартиры, дома, двора, района: обустройство жилья, устройство детей в школы и детские сады, парковка автомобилей, общение с управляющей компанией, выезд из района и так далее. Обсуждение этих вопросов, в том числе онлайн, делает повседневный опыт коллективно разделяемым и открывает путь для формирования солидарностей. Так, например, жители Путилково начали называть свой комплекс «Мордором» и «деревней»/«вилладжем», подчеркивая тем самым общие проблемы. Особую роль в коллективных обсуждениях играют наиболее активные жители, которые указывают на проблемы, призывают к действию и действуют сами. Сосед-

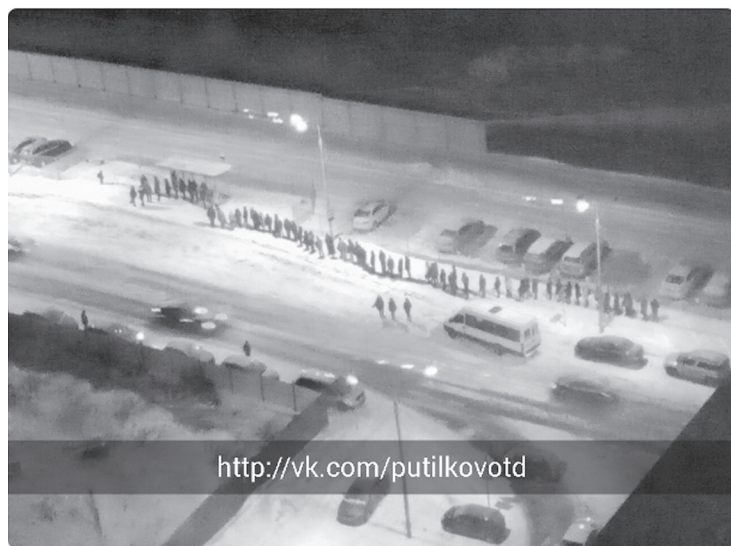




Доброе утро, деревня!

На дворе декабрь, а проблема с транспортом не решена. Ждать маршрутку в -14°C особенно "приятно".

Вступайте в группу "Попутчики" в телеграм, помогите соседям выбраться из деревни и вернуться обратно.



Илл. 4. Приглашение присоединиться к чату в сообществе в социальной сети «ВКонтакте».

ская солидарность становится фундаментом для совместного действия. Люди безвозмездно помогают друг другу и объединяются для достижения общих целей: делятся информацией, совместно закупают продукты, возвращают потерянные вещи и ищут животных, добиваются изменений в районе. Инфраструктура «Попутчиков» – один из примеров такой кооперации.

В ежедневных практиках, которые производят эту инфраструктуру, проявляются разные типы солидарностей. Автомобилисты помогают тем, кто передвигается на общественном транспорте, и рассказывают другим водителям про аварии и пробки, дают советы по выстраиванию маршрута. Пассажиры объединяются между собой, помогая друг другу сэкономить на такси, также они пишут в чате о ситуации на остановках. Эти практики показывают если не стремление к кооперации в целом, то как минимум готовность к определенным совместным действиям. Но, несмотря на это, масштаб работы «Попутчиков» крайне ограничен. Кооперация тем самым еще раз подчеркивает транспортное неравенство, которое чат не может и не должен ликвидировать.

Итак, чат «Попутчики» как «человеческая инфраструктура» возникает в новом микрорайоне, для которого характерно запаздывающее развитие общественного транспорта. Унаследо-

ванная инфраструктура оказывается недостаточной, а новая, соответствующая потребностям жителей, еще не появилась. Жители в свою очередь пытаются приспособиться к этому инфраструктурному неравенству, в том числе за счет кооперации друг с другом, потенциал которой в новостройках оказался довольно высоким. В качестве альтернативы общественному транспорту путильковцы начинают организовывать совместные поездки. Причем они делают это в чате мессенджера – привычном для них способом общения и решения бытовых проблем. Все эти социальные процессы создали условия для возникновения чата «Попутчики». Применительно к изучению инфраструктур этот кейс иллюстрирует их укорененность в конкретных социальных условиях и значимость подвижных и гибких «человеческих инфраструктур», формирующихся как альтернатива масштабным, долговременным, материальным. В то же время он показывает, что искоренение инфраструктурных ограничений как таковых требует вмешательства властных агентов.

ЯНА БАГИНА

ЧАТ

