Статьи. Исследования

Андрей Возьянов

Льготники в городе: пассажиры старшего возраста и этика мобильности в инфраструктуре украинского общественного транспорта

Andrey Vozyanov. «Lgotniki» in the city: Elderly Passengers and Ethics of Mobility in Ukrainian Public Transit Infrastructure

The article analyzes the compound infrastructural impact of concessionary fares (l`gota) for the elderly on public transport in Ukrainian cities of 1990–2000's. The author uses the term «assemblage» to trace the non-obvious effects of differentiated tariffs. Assemblage is formed by heterogeneous elements, such as cars and rails, the political course of the state, the age division of the passengers and ethical representation used by townspeople. Since the Soviet period the concessionary (zero) fare in public transport has transformed from a privilege into the form of state and municipal help to low-income population (l`gotniki). In 2005 the law required that the private transport companies (minibuses known as marshrutki) would also carry l`gotniki free of charge. This situation was perceived as unfair not only carriers but also by l`gotniki, who continued to pay for the bus travel. The author shows how effects produced by l`gota were used in the re-configuring the transport mobility of city residents. L`gotniki with their specific status were alternately the incidental victims, the objects of care, and the decisive factor for the conservation of electric transport infrastructure. This article is based on data from a field study of passenger practices in Mariupol in years 2011–2013.
Key words: public transport, mobility, infrastructure, justice, age

Человек человеку — друг. ***А пассажир пассажиру*** — кто?

Кинофильм «Первый троллейбус», 1963

Andrey Vozyanov — MA in cultural anthropology. Associated researcher at Center for STS Studies of European University in St. Petersburg, Russia. Researcher at Center for Humanitarian Research, Russian Academy of National Economy and Public Administration. Research interests: Public transport, anthropology of emotions, urban infrastructure, media with focus on sound studies. E-mail: avozyanov@gmail.com

Введение

Городская повседневность в классической социальной теории рассматривается преимущественно как продукт намерений/планов, результат антагонизма стратегий и тактик [De Certeau, 1984], целенаправленных усилий в рамках заданного пространства (given space) [Lefebvre, 1971]. Применяя ту же оптику к городскому общественному транспорту (ОТ), мы можем различить в его устройстве отражение стратификации населения, отношения власти, противодействия и неравенства (в том числе между возрастными группами), а также результаты закрепления этих отношений.

Однако мобильность не обязательно является результатом реализации планов, стратегий и тактик; хотя она и производится под влиянием структуры общества (именно эта перспектива находит наибольший отклик у исследователей[1]), но не гомологична ей [Урри, 2012].

В данном тексте ОТ и связанные с ним отношения будут рассматриваться как ассамбляж. Под этим термином Жиль Делез и его интерпретаторы имеют в виду совокупность множества разнородных элементов (людей, объектов, идей, принципов связи и т. д.), изменчивую в своих свойствах и конфигурациях [Deleuze, Guattari, 1984; Yu, Lee, 2010]. Одни и те же элементы одновременно включены в несколько ассамбляжей и могут играть в них разные роли, причем ни с одной из точек внутри ассамбляжа не видно всего ассамбляжа сразу [De Landa, 2006]. Как и в ассамбляже, в работе транспортной инфраструктуры сложно выявить причинно-следственные связи, вторичное и первичное, а кроме того, разделить случайности и результаты целенаправленных действий. Иногда констелляция отношений становится непредвиденным побочным эффектом действий, совершаемых с иными целями.

Статья сфокусирована на одном из элементов ассамбляжа мобильности — праве отдельных возрастных категорий пассажиров не оплачивать проезд в городском транспорте. Льгота по возрасту — не только макросоциальный продукт государственного патернализма, но и заметный фактор городской экологии. Она значима для транспортных практик горожан, для разделения видов ОТ по группам; для организации работы ОТ и для содержания транспортной инфраструктуры. В изменчивом ассамбляже льготники оказываются то случайными жертвами, то объектами заботы, то катализаторами инфраструктурных изменений.

1 См., например [Dodson, Gleeson, Sipe, 2004; Kaufmann, Bergman, Joye, 2004].

Льгота и мобильность

Тема льготы при оплате проезда изучена мало. Оплата проезда интересует, прежде всего, экономистов, исследующих пассажирский спрос и транспортное поведение. Безбилетниками, отдельной категорией пассажиров, занимаются криминологи, рассматривая их поведение как ненормативное и подлежащее юридической превенции[1]. Культурные аспекты оплаты проезда до сих пор испытывают недостаток внимания, несмотря на существование таких любопытных сюжетов, как, например, *Schwarzfahrerversicherung*[2] (неформальные системы страхования «зайцев», существовавшие в Берлине в 1980-х и послужившие образцом во Франции и Швеции[3]).

Для моего исследования значим концептуальный ресурс социологии эмоций Стетса и Тернера [Stets, Turner, 2006], а также теоретическая рамка Болтански-Тевено, предложенная для анализа пассажирских практик А. Кузнецовым и Л. Шайтановой [Кузнецов, Шайтанова, 2013]. Она используется для ответа на следующие вопросы: как пассажиры представляют себе смысл льготы при оплате проезда? В какие режимы справедливости встроено право не платить за проезд, предоставляемое по возрастному признаку? Ответив на эти вопросы, мы лучше поймем, как льгота для людей старшего возраста встроена в ассамбляж транспортной инфраструктуры украинского города.

Формулировка «люди старшего возраста» (а не «пенсионеры» или «пожилые») используется в силу того, что критерии, выделяющие тех или иных пользователей общественного транспорта в особую группу пассажиров, не всегда совпадают с выходом на пенсию или так называемой «биологической старостью». Тем не менее, во всех случаях подобной классификации пассажиров речь идет о том, что после наступления определенного возраста человеку предоставляются особые, более выгодные условия пользования от.

Выделение отдельных пассажиров в привилегированную категорию имеет свои последствия в повседневности. Далее, я покажу, что льготники — не только реципиенты экономической помощи, но и участвуют в производстве городской мобильности.

---

1 См. [Boyd, et. al 1989; Van Andel, 1989; Page et al., 2001; Killias, Scheidegger, Nordenson, 2009].

2 http://de.wikipedia.org/wiki/Schwarzfahrerversicherung

3 См., например сайт planka.nu: http://planka.nu/international/auf-deutsch/(доступ 04.07.2014).

Методология

Статья основана на материалах, собранных автором в Мариуполе в 2011–2013-х годах[1], с помощью:

— наблюдения на остановках и в ОТ;

— анкетного опроса (по преимуществу открытые вопросы) людей старшего возраста; средняя продолжительность беседы 5–7 минут;

— лейтмотивных интервью с людьми старшего возраста на тему «Работа общественного транспорта в Мариуполе»;

— экспертных интервью с работниками транспортной сферы;

— письменных документов: материалов СМИ, должностных инструкций и правил пользования пассажирским транспортом разных лет.

В Мариуполе собраны 40 анкет; 20 лейтмотивных интервью (из них два — с кондукторами) и два экспертных интервью (с заместителем начальника трамвайно-троллейбусного управления и координатором помощи трамвайному депо от металлургического комбината им. Ильича) общей продолжительностью 15 часов.

Краткая история льготы в Украине

В советский период пенсионеры не имели права на бесплатный проезд в городском ОТ, что нередко упоминается респондентами. Уточнения можно найти, например, в п. 12 «Правил пользования трамваем и троллейбусом в городе Жданове» от 3 июня 1981 г. В списке категорий людей, имеющих право ездить бесплатно, пенсионеров по возрасту нет, как и других крупных групп населения[2]. По-видимому, льгота на проезд в советский период носила характер *привилегии* или *награды* за особые заслуги и не вполне соотносилась с экономическим положением пользователя (например, долгое время правом бесплатного проезда пользовались почетные доноры).

В первой половине 1990-х годов происходит стремительное расширение списка категорий населения, пользующихся правом на бесплатный проезд в городском ОТ, и одновременно — резкое удорожание проезда при падении среднего дохода. Льгота при оплате проезда приобретает экономическое значение. Потребительская корзина Украины предусматривала норму в 524 поездки в год для трудоспособного населения и имеет прочерк в соответст-

1 Выражаю благодарность Европейскому Университету в Санкт-Петербурге и в особенности научному руководителю И.В. Утехину за то, что они сделали полевое исследование возможным.

2 Сейчас в Украине это право регулируется Постановлением о бесплатном проезде пенсионеров.

вующей графе для лиц, утративших трудоспособность[1]. Это означало, что льготники могут пользоваться только муниципальным транспортом. В России действовали аналогичные нормы. Сразу после введения льгот проезд льготников вообще никак не ограничивался — нужно лишь предъявить удостоверение водителю или кондуктору.

Позже в городах России предпринимались попытки ограничить бесплатные поездки количественно: монетизацией льгот, числом выдаваемых в месяц одноразовых талонов (Казань, Красноярск), социальным проездным билетом пониженной стоимости (Нижний Новгород, Санкт-Петербург); вводилась и до сих пор действует частичная оплата за проезд для пенсионеров. В Украине (Житомир, Енакиево, Ивано-Франковск) городские власти пытались использовать и иной способ ограничения права на бесплатный проезд — часами суток (в Енакиево, например, бесплатный проезд действовал с 8.30 до 14.00). Инициатива была объявлена незаконной.

Льгота выступила общепризнанной формой экономической *помощи* отдельно взятым группам населения; ее ограничения встречали сопротивление. Одновременно льгота стала признанием неравенства и расслоения в обществе. *«Для моих детей такая стыдобища ехать на трамвае или троллейбусе... Ну, наверное, потому что это социальный вид транспорта, и ездят там одни льготники»*, рассказывает работница одного из мариупольских заводов (Информант 5). В этой фразе нет доводов, касающихся комфортности проезда, качества работа, т. е. собственно транспортной рациональности, зато очевидны соображения, что транспорт выполняет в городе социальную функцию.

Кейс: общественный транспорт в Мариуполе

Работа ОТ индустриального города Мариуполя неотделима от ритмов крупных металлургических комбинатов — «ММК им. Ильича», «Азовсталь» и «Азовмаш». Во второй половине 2000-х годов на этих предприятиях работали около 125 тыс. человек, т. е. более 40% трудоспособного населения города[2]. При этом промзоны в Мариуполе расположены далеко от спальных районов, поэтому поездка на рабо-

1 [Об утверждении наборов продуктов питания], раздел «Транспортні послуги».

2 Данные для расчетов взяты в статьях Википедии «Население Мариуполя», «Мариупольский металлургический комбинат им. Ильича», «Азовсталь» и из публикации сайта trust.ua «„Азовмаш“ уволит 4 тыс. сотрудников», адрес: http://www.trust.ua/news/318.html (доступ 26.01.2013).

ту занимает немалое время. В 1990-е советская система ОТ, состоящая из трамвая, троллейбуса и автобуса, лишилась третьего компонента. В исчезновении автобусов сыграл роль технический нюанс. Как автомобильный, так и электротранспорт в эти годы были крупнейшими должниками. Если для *остановки* автобусов достаточно того, чтобы кончился бензин, то трамваи и троллейбусы питаются от городской электросети. Иными словами, для остановки трамваев и троллейбусов нужны были целенаправленные активные действия; автобусы, напротив, нуждались в активных действиях для *продолжения работы*. В условиях всеобщего бездействия выжил электротранспорт (ЭТ). На смену автобусам пришли маршрутки; упадок ЭТ случился позже на несколько лет и был связан с износом инфраструктуры — подвижного состава, контактной сети и рельсов. Линии обслуживались все хуже, с перебоями, большими интервалами, но не закрывались — формально у льготников всегда есть «свой» транспорт.

В итоге на смену интермодальной системе ОТ (когда каждому виду транспорта отводятся свои маршруты и районы в соответствии с пассажиропотоком) пришло дублирование муниципальных линий трамвая и троллейбуса маршрутками. При этом маршрут последних зачастую несколько длиннее, чем муниципальный, к тому же маршрутки позволяли передвигаться без пересадок в отличие от ЭТ. В результате трамвай и троллейбус заслужили репутацию транспорта, которым пользуются лишь те, кто не может себе позволить ничего другого. Исключение составляют утренние часы, когда маршрутки явно не справляются с потоком едущих на работу. В итоге ЭТ получил устойчивую маркировку как транспорт для пенсионеров, и этот факт артикулируется самими льготниками: *«это наш транспорт»* (Информант 2), *«молодежь им не пользуется, в трамвае в основном одни старики»* (Информант 8). При этом некоторые пожилые люди не пользуются ЭТ в часы пик, говоря о «сознательности», которая не позволяет им мешать рабочим ехать на работу. За полтора десятилетия льгота из привилегии стала особым фактором во взаимодействии горожан с транспортом, создав свои конвенции ожидания и выбора маршрутов.

Человеческий и пассажирский возрасты льготников

Для льготного пассажира возраст выступает проблемой в специфическом смысле. Чаще всего мобильность пожилых проблематизируется исследователями в связи с возрастными сложностями психофизиологического плана. Однако льгота не привязана ни к биологическому возрасту, ни к состоянию здоровья (если речь идет не об инвалидности), ни к повседневным занятиям. Она есть

и у тех, кто ездит на работу, и у тех, кто не ездит; у тех, кто проживает одиноко, и у людей с обязательствами по отношению к семье. Льгота производит возраст в *публичном* пространстве общественного транспорта и в процессе интеракции с незнакомцами, например, при уступании места. Вероятно, можно говорить о человеческом и пассажирском возрастах горожан.

Человеческий возраст значим для близких и знакомых, как правило, осведомленных о возрасте календарном (паспортном), о состоянии здоровья человека и его функциях. Пассажирский возраст приобретает значение во взаимодействии на остановке и в транспорте; он определяется по внешнему виду и поведению пассажира в городе. Цель поездки зачастую не очевидна окружающим в отличие от бесплатного проезда. Даже если никто не обратил внимания на то, оплатил ли конкретный пассажир проезд, сам пассажир (в нашем случае — льготник) не может знать этого наверняка. Для актуализации пассажирского возраста важно и постсоветское устройство оплаты проезда: в 1990-е в ОТ вернулись кондукторы. Нельготники отдают плату за проезд, а льготники только показывают удостоверение[1]. Льгота не рассказывает о человеке, но может сказать многое о пассажире — ведь пассажир действует только в публичном пространстве (в отличие от человека, который действует еще и в приватном). Пассажирский возраст включает и отражает связанные с человеческим возрастом конструкты. Так, льготник воспринимается почти всегда как тот, кто не работает и совершает поездки главным образом с целью купить продукты подешевле. Есть и гендерный аспект воспринимаемого образа: вернее будет вести речь преимущественно о льготницах — «бабушках», «бабульках» и «бабках». Женщины в старшем возрасте чаще по сравнению с мужчинами сохраняют высокий уровень мобильности в пределах города. Кроме того, значение пассажирского возраста может иметь местную специфику.

Льготный проезд в маршрутке как этический конфликт

Закон 2005 г. [Про соціальний захист, 2005] предоставил людям, которым на момент окончания Второй мировой (2 сентября 1945 года) было менее 18 лет (так называемые дети войны), право ездить бес-

1 О том, как непросто заменить человека, собирающего деньги за проезд, писал Рул Нахоус на примере Нидерландов [Nahuis, 2007]. Кстати, в 1990-е кондукторы вернулись в ОТ в результате роста числа безбилетников («зайцев») не только на Украине, но и в Нидерландах.

платно в частных маршрутках. При этом расчетная норма компенсации частному перевозчику составляет 10% от общего числа пассажиров, что ниже реального числа льготников; в свою очередь, по словам кондукторов, даже в таком размере компенсация не выплачивалась (данные 2011 г.). Льготную нагрузку на маршрутки пытались смягчить: число льготников в одной маршрутке не превышало 1–2 человек (для таких пассажиров в маршрутке даже выделили специальные места) или 15% от общей вместимости. Правило «не более двух льготников на маршрутку» оказалось нежизнеспособно: прежде всего, из-за демографического фактора — льготников значительно больше. Другая причина — логистическая. Так, например, воспользоваться льготой практически не может тот, кто живет на конечной остановке или едет из центра на окраину. Ситуация вылилась в массовое бойкотирование льготы водителями и кондукторами. Пассажирский возраст стал важен и проблематичен не только в салоне, но и на остановке. Маршрутки проезжали мимо остановок, где стояли пожилые люди, или водитель препятствовал их посадке, закрывая двери.

Многие льготники не пользуются маршрутками вообще. Это решение может объясняться как сознательностью, так и просто симпатией к ЭТ. Тем не менее, в Мариуполе есть множество районов, где трамвай и троллейбус ходят во много раз реже маршруток, и немало льготников пытается все же в них попасть. Для этого можно пойти на соседнюю, более отдаленную, но и более многолюдную остановку, где риск оказаться в одиночестве или в обществе таких же льготников невелик. Иногда ожидающие маршрутку льготники просят молодых людей, выпивающих у ларька на остановке, постоять рядом с ними, поближе к обочине, и тогда маршрутка останавливается. Другой прием: пожилые люди буквально прячутся от водителя, чтобы в нужный момент быстро подойти к двери. Ниже описан еще один способ — своего рода отказ от пассажирского возраста.

«Стою, один двадцать пятый проехал не остановился, второй, думаю, ну, может, остановится, подошла женщина сзади меня, стоит, подошла женщина, а я... второй проехал мимо, я говорю: да что ж такое... Второй, остановка, не останавливаются. А она говорит: они не остановятся, потому что вы пенсионерка стоите. Вы вытащите два рубля и вот так перед [ним покажите] ... Он остановится. Ну что, вытаскиваю из кошелька два рубля, едет ПАЗик, автобус двадцать пятый, я вот так (показывает жест рукой) ... останавливается, и я села». (Информант 3).

Подошедшая к остановке и открывшая двери маршрутка — еще не гарантия того, что при желании удастся попасть в салон.

«Ну, сестра говорит: так, Люда, там молодых двое стоят сзади тебя, постарайся сесть первой, вот, иначе он проедет. Уже и она знает.... вот

сколько раз проехал мимо, вот там высадил на 10 шагов дальше, а ты стоишь на остановке (смех) ждешь» (Информант 3).

Таким образом, льготность в городе интерактивна; она проявляется во взаимодействии. В этом смысле льготником может выступить и тот, кто им не является. Одни, выглядящие моложе своих лет, имеют больший шанс быть подобранными маршруткой. Другие, напротив, оказываются в уязвимом положении даже на обязательной остановке, в том числе те, кто в силу возраста попал в категорию пенсионеров (но не детей войны), но обязан (и зачастую готов) оплатить проезд в маршрутке. И на остановке, и в транспорте пассажирский возраст играет не меньшую роль, чем человеческий.

Человеческое vs пассажирское: режимы справедливости в салоне маршрутки

Конфликты между льготниками и работниками транспорта продолжаются и в салоне. Водители не останавливаются по требованию таких пассажиров, кондукторы требуют оплачивать проезд или покинуть салон. Сложилась ситуация, этически неоднозначная для обеих сторон. Для ее понимания предлагается говорить о пассажирской и человеческой этиках пользования ОТ (или режимах оправдания по Болтански и Тевено), опосредуемых возрастом человека/пассажира. Представления о том, что этично, а что нет, в этих двух режимах могут различаться. Конфликтующие стороны апеллируют к разным ценностям, ища общий знаменатель, необходимый для разрешения конфликта в соответствии с принципом эквивалентности [Болтански, Тевено, 2000].

Льгота — явление из пассажирского режима справедливости, как и ОТ до появления частных маршруток. Жалуясь на кондукторов, льготники апеллируют к официальным нормам: *«мы имеем право ехать, есть такое постановление»* (Информант 3). Это режим справедливости, типичный для советского транспорта и включенный в отрегулированный государством гражданский мир.

Маршрутка, изначально появившаяся в гибком мире рынка, подразумевает клиентский, или человеческий режим справедливости: остановки по требованию пассажира/пешехода, объезд пробки по параллельной улице и т. д. Льгота не вписывается в мир рынка; элементы пассажирской справедливости в маршрутке представляются неуместными: *«Ну, мне в маршрутке уступали место, уступали... в маршрутке, молодой парень: садитесь, вот ... ну, я как-то думаю [...] ну*

как-то мне... думаю ты деньги заплатил, а я буду садиться» (Информант 7)[1].

По той же причине водители маршруток отказывают льготникам в клиентских бонусах: *«Вот однажды села, люди стояли, и мне кондукторша высказала: Платите. Я говорю: у меня удостоверение. А почему вы не сели не на... в неположенном месте? Я говорю: я села... я села там, где люди стояли, и я с ними вместе села, все равно нас три человека стояло и я с ними»* (Информант 2). Сами льготники нередко демонстрируют не осуждение, а понимание бойкотирующих их льготу водителей маршруток: *«Они со своей стороны, что если действительно маршрутка забьется льготниками, то у них не будет выручки, тут двойная категория, они за себя»* (Информант 2).

Развитием рефлексии может быть даже осуждение других льготников.

Информант 6: *«Захожу [в маршрутку] — все сидячие места заняты и два или три молодых. Одни пенсионеры!».*

Информант 7: *«Да! Это обычно, когда мы едем в администрацию».*

Информант 6: *«И, пацан [кондуктор] сидит, голову по это... не подошел, не посмотрел... едьте вы! (смех). Ну, это уже наглость пенсионеров, конечно. Ну, невозможно. Ну, уже сами сели на все места».*

В этих цитатах виден человеческий режим справедливости; в его рамках пользование маршруткой может быть «бессовестным»: *«Мы заходим [в маршрутку], не платим, а место-то мы занимаем. У нас же совесть есть. И вроде как не туда сели. А на трамвайчик сели — и едем спокойно»* (Информант 6). В человеческом режиме воспринимается и кондуктор маршрутки. Большинству пассажиров известно, что кондуктор с большой долей вероятности — друг/жена/сестра водителя, а проезд пассажира — непосредственная часть ежемесячного семейного дохода. При этом человеческая справедливость может проявляться и между льготниками.

«Я лично если сел, смотрю сел, что-то впереди меня... льготник, ну, по возрасту видно, я уже не сяду. Я лучше обожду другую маршрутку [...] Не сяду, допустим, четвертым. Я уже не сяду, да... обожду следующий или же обожду троллейбус. А люди там на очереди... Ну, мне, потому что у меня ходит транспорт за транспортом, а там больше уехать нечем. Поэтому они и едут, бедолаги» (Информант 2).

В приведенной цитате «сесть четвертым» относится к «правилу двух льготников», а «там» — к труднодоступному в транспортном отношении поселку Мирный.

Соответственно у кондуктора-частника льготный проезд может вызывать конфликт профессионально-экономического интереса

1 Подробнее о ситуации уступания места пожилому см. [Смолькин, 2014].

в отношении пассажиров с его этическими соображениями в отношении *людей* (рис. 1).



Рис. 1. Объявление в мариупольской маршрутке

В связи с напряженной ситуацией в мариупольских маршрутках получают распространение «неформальные контракты» — покупка льготниками одного билета на двоих или гривны (при тарифе в 2 гривны 50 копеек), вложенной в удостоверение. Кондукторы одобряют и даже инициируют такое поведение пожилых пассажиров. Можно сделать вывод, что неформальная покупка билетов льготниками связана не только с безвыходностью ситуации вымогательства. Льготники, заплатившие за проезд, нередко рассказывают об этом контракте как о добровольном решении, которое они считают обоснованным: *«им [маршруткам] тоже надо зарабатывать»* (Информант 4), *«государство им не доплачивает»* (Информант 8); *«Сама ребенок войны, но плачу, чтобы косо не смотрели»* (Информант 7). Кто-то платит по ситуации: если мало людей, удалось занять сидячее место или кондуктор показался вежливым. Такая оплата — пример перехода в человеческий режим справедливости, что подразумевает отказ от пассажирского возраста.

Моральные эмоции и возраст

Ситуация оплаты при ее необязательности нетипична для городской повседневности, ведем ли мы речь о гражданском мире или мире рынка. От случаю к случаю мариупольские льготники выбирают в маршрутке разные режимы справедливости. Для понимания того, как происходит этот выбор, я предлагаю обратиться

к социологии эмоций. Это подсказано собранным материалом (впрочем, как и рамка Болтански-Тевено) и присутствием в нем таких чувств, как обида, неловкость.

Стетс и Тернер рассматривают многообразие моральных эмоций (от угрызений совести и благоговейного почитания до мести и презрения) в социологическом аспекте [Stets, Turner, 2006b], а также развивают различие между *стыдом (shame)* и *виной (guilt)*, введенное Рут Бенедикт [Benedict, 1967; Stets, Turner, 2003, p. 546]. Это аналитическое различение, и со словоупотреблением в повседневной жизни оно может не совпадать. Оно характеризует модальности неудовлетворенности человека тем, что с происходит с его участием. Стыд Стетс и Тернер описывают как чувство, направленное на себя и собственные качества, в частности на недостатки, неполноценность по сравнению с другими и невозможность быть, как они. Вина — чувство, скорее, связанное с конкретными поступками и действиями, нежели с качествами в целом, и направлено оно на взаимоотношения с другими. Социальные эффекты стыда и вины коренным образом отличаются. Стыд влечет за собой пассивность и депрессию, а также имеет тенденцию к аккумуляции. Чувство вины зачастую побуждает к действиям с целью исправить положение. Лозунг «Совесть — лучший контролер» в советском транспорте стремился вызвать вину у пассажиров. Одновременно это не исключало производства стыда; информанты рассказывают, что безбилетный проезд не был делом одного пассажира — к «зайцу» могли прямо обратиться с порицанием другие пассажиры. Человеческий режим справедливости в маршрутке тоже порождает обе морально-этические эмоции.

Стыд производится, когда льготнику в маршрутке советуют пользоваться трамваем и троллейбусом; когда маршрутка захлопывает дверь прямо перед его носом; когда льготник покидает салон. *«...И она [кондуктор] настолько начала меня оскорблять, я думаю: нет. Я до поворота доехала, встала. Встала, прошла немножко, ждала троллейбуса. Все равно ждала его. Думаю, боже мой, слушать вот это... унизительно так это. Нет, думаю»* (Информант 3). Когда в интервью респондент признается, что теперь обдумывает, стоит ли лишний раз совершать поездку, а если совершает, то потому, что родственников просить *«очень тяжело. Больно. Не тяжело, а больно. Сознаешь свою безысходность, вот такое свое состояние, душевное какое-то чувство обиды, и я стараюсь не просить»* (Информант 2), несмотря на то, что те *«никогда не отказывают»* (Информант 1).

Вина производится (и преодолевается), когда льготника в маршрутку берут, когда требуют от него оплаты за проезд и получают ее, или же когда льготник сам производит оплату в полном или частичном виде. Кондуктор не стыдит льготника за возраст, а обви-

няет в его использовании. Льготник, очевидно, платит не потому, что от него этого ждут другие пассажиры. Едва ли кому-то стыдно за старушку, которая едет бесплатно; в случаях, когда третьи лица вмешиваются в конфликт, они выступают на стороне пожилого пассажира. Выборка данного исследования недостаточна для обобщения социальных характеристик тех, кто испытывает стыд или вину в маршрутке. Все же можно заметить, что на «сделку» с кондуктором чаще идут люди, вышедшие на пенсию недавно и имеющие менее продолжительный опыт пользования советским транспортом.

Моральные эмоции и внимание

Есть еще важный элемент ассамбляжа мобильности, который нельзя не упомянуть в разговоре об эмоциях, — внимание людей к происходящему в салоне. Акценты внимания в транспорте для кондуктора и пассажиров не одинаковы (первый замечает то, чего не замечают вторые, и наоборот). При этом концентрация внимания и эмоциональная чувствительность могут быть противонаправлены, сонаправлены или же независимы.

В конфликте по поводу оплаты проезда льготник видит драму, жестокость кондуктора, нежелание понять тяжелые условия жизни пожилого человека, пренебрежение моральными нормами уважения старших. Кондуктор следит за входом/выходом, считая пассажиров, держит в голове оставшуюся до плана сумму выручки, старается успеть собрать оплату с тех, кто едет две-три остановки. Хотя один льготник скорее всего совершит не более двух поездок в день, кондуктор может встретить за часовой рейс до десятка «детей войны». Очевидно, что в количественной перспективе льготники не индивидуализированы, а составляют экономически значимый сегмент в дневной выручке. Физически тяжелая, требующая концентрации и навыков по быстрому совершению однообразных действий работа, которая длится (для маршруток) по 15 часов, оказывается своего рода тренировкой невнимательности. Для интерпретации конфликта обеими сторонами это означает, что одни люди могут прочитывать невнимание других как бесчувственность (и наоборот). Кондукторы в беседах и интервью тоже жалуются не на отказ платить, а на непонимание и отсутствие «человеческого поведения» у пассажиров.

Перцептивный ассамбляж, в котором производятся режимы справедливости и эмоции в транспорте, за последнее десятилетие претерпел значительные изменения (бóльшие у пассажиров, чем у кондуктора). Общая тенденция — снижение солидарности восприятия, связанная с распространением плееров, мобильных телефонов и карманных компьютеров. Один из важных примеров — звуковое объявление. Роль звука в коллективной перцепции подчеркивал

Джонатан Крэри, изучая историю кинематографа: до появления саундтрека кино прочитывалось или просматривалось одним человеком, позже с помощью звука оно получило социальное измерение [Crary, 1989, p. 101]. По-видимому, звук объявлений в транспорте производит схожий эффект: каждый пассажир знает, что другие тоже слышали объявление. В этой ситуации о норме напоминали сразу всем, а не каждому по отдельности; нарушение этой нормы становилось публичным и вызывало стыд.

После распространения наушников звук как средство контроля утратил эффективность. Молодые пассажиры в отличие от пожилых зачастую не могут ответить, что за объявления звучат сейчас в транспорте, которым они пользуются. Более того, распространение звуковой рекламы в переходах и метро могли привести к инфляции звука: ухо привыкает к множеству записанных голосов, и тот из них, что говорит о правилах проезда в ОТ, рискует остаться незамеченным. Наконец, человек с портативным устройством в вагоне включен во множество виртуальных групп посредством мобильного телефона, Интернета и т. д.; они могут быть более значимыми, чем то, что происходит в транспорте. Наоборот, пожилым пассажирам многие вещи оказываются заметнее и переживаются ими сильнее; кроме того, поводов отвлечься от происходящего в салоне меньше. Одновременно есть риск расценить невнимание или рассеянность других как намеренную бесчувственность и невоспитанность, как это происходит в случае с тинэйджером в наушниках, не уступающим место: он «отвернулся, чтобы ничего не слышать». В связи с этим говорить о пассажирском стыде в салоне становится все труднее. Наушники и айфон не могут отвлечь от интериоризированной осознаваемой вины, но они помогают отвлечь внимание от стыда и не стыдиться за другого (только стыд, а не вина может быть социально разделяемым). Располагая (каждый по своим причинам) наименьшими ресурсами для отвлечения внимания, кондуктор и пожилые льготники зачастую остаются единственными производителями пассажирского стыда и человеческой вины в безучастном переполненном салоне.

Льготники и пересборка инфраструктуры городской мобильности

Описанные выше эффекты льготы лежат в сфере межчеловеческого взаимодействия и дискурсивных порядков города. Качественно другая роль льготы в производстве городской мобильности, как ни странно, — сохранение и развитие транспортной инфраструктуры. Льгота незаметна при хорошо функционирующем муниципальном транспорте, но привлекает внимание, когда эт работает плохо. В СМИ Мариуполя часто задают вопрос о том, что делать

с «многотысячной армией льготников» (устойчивое выражение, фигурирующее в газетных публикациях на тему пожилых пассажиров), а сами информанты осознают свое пользование транспортом как *проблему* для города. Если до проблемы трамваи и троллейбусы просто были в городе, то теперь они оказываются ему *нужны*. Работа ЭТ, становясь проблемой, попадает в поле зрения городских агентов принятия решений — действующих или потенциальных. Обещание сохранить/улучшить/возродить электрический транспорт оказывается предвыборным политическим инструментом работы с людьми старшего возраста — значимой частью электората[1].

Так, целый ряд трамвайных и троллейбусных линий и маршрутов, которые планировалось закрыть в 1990-х или 2000-х годах на Украине, сохраняли или восстанавливали после требований пожилых льготников-избирателей. Маршруты ЭТ работали в крайне сокращенном режиме долгие годы. С точки зрения урбанистики, эти маршруты не имели смысла, ведь инфраструктура трамвая экономически оправдывает свое содержание только при интенсивной эксплуатации. Однако ЭТ выполнял на Украине также социальную и политическую функции обслуживания льготников. В Константиновке и Дружковке трамвайное движение в 2004–2005-х годах останавливалось полностью, но все же возобновлялось, по одной из версий, во исполнение предвыборных обещаний вновь избранных мэров. В Мариуполе, чтобы привлечь пожилых избирателей, один из депутатов в 2011 г. посодействовал открытию социальных трамвайных маршрутов, обслуживающих жилую зону в межпиковое время (15-й и 16-й маршруты). Один из них вскоре после выборов был отменен; но по инициативе какого депутата они появлялись, льготникам запомнилось. Приписывание ЭТ льготникам влияет и на восприятие ими адресации транспортных изменений (в том числе улучшений) в городе: *«новые троллейбусы нам* [пенсионерам — А. В.] *подкинули»* (Информант 3).

Еще один способ сборки городской мобильности (в пассажирском режиме) — локально специфическая форма краудфандинга. В Константиновке, Донецкая область, работники трамвайного управления обратились к пенсионерам с просьбой оплачивать проезд хотя бы иногда и нашли у льготников отклик[2]. Покупая билет, горожане отчасти компенсировали городскому транспортному предприятию то, что у него фактически забрало государство через установление льгот; ведь государственное субсидирование ЭТ на Украине давно происходит с перебоями. Предприятие отреагировало ремон-

1 В 2011 г. не менее пятой части населения Украины составляли люди в возрасте старше 60 лет [Державна служба].

2 ru.wikipedia.org/wiki/Константиновский_трамвай.

том вагонов на вырученные деньги и увеличением числа трамваев на линиях. В Горловке в 2008 г. ремонт нескольких троллейбусов и трамваев был осуществлен также на средства от продажи горожанам благотворительных билетов и пожертвований. На восстановленном троллейбусе была сделана надпись «отремонтирован на средства горловчан»[1].

Если надпись «Азовмаш — мариупольцам» на новых мариупольских троллейбусах (рис. 2) имплицитно сообщает, что рабочие завода дарят троллейбус неработающим горожанам, то «горловчане» включают всех, ведь льготники могли купить такой же благотворительный билет, что и нельготники. В мариупольской маршрутке отданные за проезд деньги подтверждают человеческий режим справедливости, а для самих льготников эти средства представляются помощью работникам транспорта, а не возмещением затрат на содержание ОТ. В горловских троллейбусах и константиновских трамваях льготники, напротив, адресовали платеж инфраструктуре как пассажиры, действующие в гражданском мире.



Рис. 2. Троллейбус БКМ (выпуск 2012 г.) в Мариуполе. Фото автора.

В начале 2010-х[2] ситуация с общественным транспортом в Украине стала медленно меняться. Киев, Донецк, Днепропетровск и некоторые другие города начали ремонтировать трамвайные линии, покупать новые или б/у вагоны в Европе, а также модернизировать имеющиеся (в том числе в Горловке). Внимание к ЭТ связано с европейскими стандартами городского обустройства, которые являются частью политического курса Украины и одновременно подра-

1 http://transphoto.ru/photo/345 718.

2 Речь идет о периоде до начала 2013 г.

зумевают приоритет вместительного и экологически чистого от. И в этой связи происходит пересборка (re-assembling) ассамбляжа мобильности, включающего льготу. Те, из-за или для (и иногда с помощью) кого сохранялись возможности пользоваться льготой в виде невыгодных трамвайных и троллейбусных линий, выступили хранителями дорогостоящей инфраструктуры.

Таким образом, эффект сохранения инфраструктуры ЭТ в украинских городах является побочным результатом преднамеренных действий по достижению других целей — социального обеспечения людей старшего возраста. Этот эффект едва ли осознается самими льготниками и не осмысляется ими как результат собственных усилий. Возрастное разделение, которое в разные периоды и для разных социальных групп представало то привилегией, то маркером бедности, то инструментом дискриминации, приобрело еще одно, никем не предвиденное значение в изменчивом и сложном инфраструктурном ассамбляже мобильности.

Информанты

1. Н. А., женщина, 1937 г. р., проживает одна; не работает с 1998 г.; в нынешнем месте жительства более 30 лет.
2. В. А., мужчина, 1937 г. р., в нынешнем месте жительства более 50 лет; в прошлом сотрудник заводской службы охраны.
3. Л. Г., жена В. А., 1939 г. р., в нынешнем месте жительства с рождения; в прошлом работница завода.
4. З. Н., женщина, 1939 г. р., почтальон.
5. Н. В., женщина, около 45 лет, работница завода, в ее обязанности входила организация материальной помощи трамвайному депо.
6. Л. К., женщина, 1935 г. р., проживает с мужем.
7. Женщина, около 60 лет, в прошлом работница завода, в нынешнем месте жительства с 1962 г.
8. Женщина, 1948 г. р., в прошлом работала в детском комбинате, в нынешнем месте жительства более 40 лет.

Источники

[Державна служба] Державна служба статистики України, раздел «Демографічна ситуація», подраздел «Населення». http://ukrstat.gov.ua/(доступ 04.07.2014).

[О бесплатном проезде пенсионеров] О бесплатном проезде пенсионеров на транспорте общего пользования. Постановление Кабинета министров Украины № 354 от 17.05.1993.

[Об утверждении наборов продуктов питания] Об утверждении наборов продуктов питания, наборов непродовольственных товаров и наборов услуг для основных социальных и демографических групп населения Постановление КМ Украины от 14.04.2000 № 656. http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP000 656.html (доступ 04.07.2014).

[Первый троллейбус] Первый троллейбус (реж. И. Анненский). Одесская киностудия и Киностудия им. М. Горького, 1963.

[Про соціальний захист.., 2005] Про соціальний захист дітей війни («О социальной защите детей войны») Закон Украины от 18.11.2004 № 2195-IV. http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2195-15 (доступ 04.07.2014).

[Правила пользования.., 1981] Правила пользования трамваем и троллейбусом в городе Жданове. Приложение к Решению Исполкома горсовета № 230 от 3 июня 1981 г. Опубликовано в газете «Приазовский рабочий» от 10 июня 1981 г.

Библиография

Болтански Л., Тевено Л. (2000) *Социология критической способности.* Журнал социологии и социальной антропологии, 3 (3).

КузнецовА. Г., ШайтановаЛ. А. (2013) *Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости.* Социология власти, (6/7): 137–149.

Савинкина О. Е., Леманич О. В. (2007) *Исследование подвижности населения, имеющего льготы на проезд в городском общественном транспорте.* Вісті Автомобільно-дорожнього інституту, 2 (5): 28–31.

Санина А. (2006) *От Восстания до Мужества — 15 минут ужаса. Петербургские маршрутки как социальный и культурный феномен.* Телескоп: наблюдения за повседневной жизнью петербуржцев, 4: 55–59.

Смолькин А. (2014) *Маленький переполох в большом трамвае: микросоциологический анализ ситуации «уступить/не уступить пожилому человеку место в общественном транспорте.* Социология власти, 2: 65–103.

Сорокина Н. В. (2008) *Десять минут страха — и вы дома!: повседневность водителей городских маршруток.* Этнографическое обозрение, 5: 61–74.

Урри Дж. (2012). *Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия*, М.: Высшая школа экономики.

Boyd C., Martini C., Rickard J., Russell A. (1989) Fare evasion and non-compliance: A simple model. *Journal of Transport Economics and Policy,* 23 (2): 189–197.

Burkhardt J. E. (1998) *Mobility and independence: Changes and challenges for older drivers*. Ecosometrics Incorporated,

Benedict R. (1967). *The chrysanthemum and the sword: Patterns of Japanese culture*. Houghton Mifflin Harcourt.

Crary J. (1989) Spectacle, attention, counter-memory. *October,* 50 (97):107.

de Certeau M. (1984) *The Practice of Everyday Life.* University of California Press.

DeLanda M. (2006) *A new philosophy of society: Assemblage theory and social complexity.* Bloomsbury Publishing.

Deleuze G., Guattari F. (1987) *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia.* London: The Athlone Press.

Dodson J., Gleeson B., Sipe N. G. (2004). *Transport Disadvantage and Social Status: A Review of Literature and Methods*, Brisbane: Urban Policy Program, Griffith University.

Kaufmann V., Bergman M. M., Joye D. (2004). Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research,* 4 (28): 745–756.

Killias M., Scheidegger D., Nordenson P. (2009) The Effects of Increasing the Certainty of Punishment A Field Experiment on Public Transportation. *European Journal of Criminology,* 5 (6): 387–400.

Lefebvre H. (1971). *Everyday life in the modern world*. Transaction Publishers.

Nahuis R. (2007) The politics of innovation in public transport. Issues, settings and displacements. *Netherlands Geographical Studies:* 357.

Page O., Moeketsi P., Schurink W., Molefe L., Bruce D. (2001) *Crime and crime prevention on public transport*. University of South Africa.

Stets J. E., Carter M. J. (2006) The moral identity: A principle level identity. *For Purpose, meaning, and action: Control systems theories in sociology.* Kent McClelland, Thomas J. Fararo (eds), N. Y.: Palgrave Macmillan: 293–316.

Stets J. E., Turner J. H. (2006) *Introduction to Handbook of the Sociology of Emotions*. Springer.

Stets J. E., Turner J. H. (2006) Moral emotions. *Handbook of the Sociology of Emotions.* Jan E. Stets, Jonathan H. Turner (eds), Springer: 544–568.

Van Andel H. (1989) Crime prevention that works: The care of public transport in the Netherlands. *British Journal of Criminology,* 1 (29): 47–56.

Yu J. E., Lee J. W. Exploring the management of social enterprise from systemic perspective: the application of Deleuze's Theory of Assemblage. *Proceedings of Twenty-eighth International System Dynamics Conference* (Seoul, Korea, July 25–29, 2010). http://www.systemdynamics.org/conferences/2010/proceed/papers/P1202.pdf.

References

Benedict R. (1967). The chrysanthemum and the sword: Patterns of Japanese culture. Houghton Mifflin Harcourt.

Boltanski L., Thevenot L. (2000) Sotsiologiia kriticheskoi sposobnosti [The Sociology of Critical Capacity]. *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noi antropologii* [Journal of Sociology and Social Anthropology], 3 (3).

Boyd C., Martini C., Rickard J., Russell A. (1989) Fare evasion and non-compliance: A simple model. Journal of Transport Economics and Policy, 23 (2): 189–197.

Burkhardt J. E. (1998) Mobility and independence: Changes and challenges for older drivers. Ecosometrics Incorporated,

Crary J. (1989) Spectacle, attention, counter-memory. October, 50 (97):107.

de Certeau M. (1984) The Practice of Everyday Life. University of California Press.

DeLanda M. (2006) A new philosophy of society: Assemblage theory and social complexity. Bloomsbury Publishing.

Deleuze G., Guattari F. (1987) A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia. London: The Athlone Press.

Dodson J., Gleeson B., Sipe N. G. (2004). Transport Disadvantage and Social Status: A Review of Literature and Methods, Brisbane: Urban Policy Program, Griffith University.

Kaufmann V., Bergman M. M., Joye D. (2004). Motility: mobility as capital. International Journal of Urban and Regional Research, 4 (28): 745–756.

Killias M., Scheidegger D., Nordenson P. (2009) The Effects of Increasing the Certainty of Punishment A Field Experiment on Public Transportation. European Journal of Criminology, 5 (6): 387–400.

Kuznetsov A. G., ShaitanovaL. A. (2013) Marshrutnoe taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti [Route-Taxi on the Crossings of Justice Regimes]. *Sotsiologiia vlasti* [Sociology of Power], (6/7): 137–149.

Lefebvre H. (1971). Everyday life in the modern world. Transaction Publishers.

Nahuis R. (2007) The politics of innovation in public transport. Issues, settings and displacements. Netherlands Geographical Studies: 357.

Page O., Moeketsi P., Schurink W., Molefe L., Bruce D. (2001) Crime and crime prevention on public transport. University of South Africa.

Sanina A. (2006) Ot Vosstaniia do Muzhestva — 15 minut uzhasa. Peterburgskie marshrutki kak sotsial'nyi i kul'turnyi fenomen [From Vosstaniia to Muzhestva — 15 Minutes of Fear. Marshrutki of Petersburg As Social And Cultural Phenomenon]. *Teleskop: nabliudeniia za povsednevnoi zhizn'iu peterburzhtsev* [Telescope: Observations on Daily Life of Petersburgers], 4: 55–59.

Savinkina O. E., Lemanich O. V. (2007) Issledovanie podvizhnosti naseleniia, imeiushchego l'goty na proezd v gorodskom obshchestvennom transporte. [Research on mobility of population entitled to concessionary fares in urban public transit] *Visti Avtomobil'no-dorozhn'ogo institutu,* [News of Automobile and Road Institute], 2 (5): 28–31.

Smol'kin A. (2014) Malen'kii perepolokh v bol'shom tramvae: mikrosotsiologicheskii analiz situatsii «ustupit'/ne ustupit' pozhilomu cheloveku mesto v obshchestvennom transporte [A Little Trouble In A Big Tramway: Microsociological Analysis For Situation Of Giving/Not-Giving A Place To The Elderly In Public Transit]. *Sotsiologiia vlasti* [Sociology of Power], 2: 65–103.

Sorokina N. V. (2008) Desiat' minut strakha — i vy doma!: povsednevnost' voditelei gorodskikh marshrutok [Ten Minutes Of Fear — And You Are At Home: The Daily Routine Of City Marshrutka Drivers]. *Etnograficheskoe obozrenie* [Ethnographic Review], 5: 61–74.

Stets J. E., Carter M. J. (2006) The moral identity: A principle level identity. For Purpose, meaning, and action: Control systems theories in sociology. Kent McClelland, Thomas J. Fararo (eds), N. Y.: Palgrave Macmillan: 293–316.

Stets J. E., Turner J. H. (2006) Introduction to Handbook of the Sociology of Emotions. Springer.

Stets J. E., Turner J. H. (2006) Moral emotions. Handbook of the Sociology of Emotions. Jan E. Stets, Jonathan H. Turner (eds), Springer: 544–568.

Van Andel H. (1989) Crime prevention that works: The care of public transport in the Netherlands. British Journal of Criminology, 1 (29): 47–56.

Yu J. E., Lee J. W. Exploring the management of social enterprise from systemic perspective: the application of Deleuze's Theory of Assemblage. Proceedings of Twenty-eighth International System Dynamics Conference (Seoul, Korea, July 25–29, 2010). http://www.systemdynamics.org/conferences/2010/proceed/papers/P1202.pdf.

Urri Dzh. (2012). *Sotsiologiia za predelami obshchestv: vidy mobil'nosti dlia XXI stoletiia*, [Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century] Moscow: Higher School of Economics, 2012.