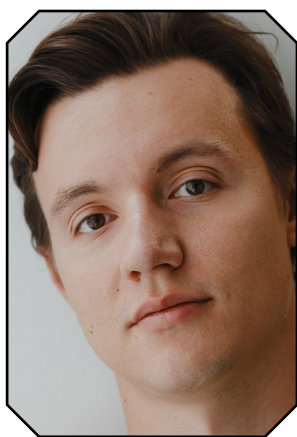


## ДЕБЮТНЫЕ РАБОТЫ

Г. А. Сталинов

# Значение пространства и власти в воспроизводстве солидарности среди дальнобойщиков, курьеров и таксистов<sup>1</sup>



**СТАЛИНОВ Георгий Андреевич** — преподаватель департамента политики и управления ФСН НИУ ВШЭ; аналитик проектно-учебной лаборатории муниципального управления Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». Адрес: 101000, Россия, г. Москва, ул. Мясницкая, д. 20.

Email: [gstalinov@hse.ru](mailto:gstalinov@hse.ru)

*Курьеры, таксисты и дальнобойщики — атомизированные работники, которые повседневно перемещаются в общественных пространствах вне трудовых коллективов. Тем не менее они способны поддерживать солидарность сообщества через практики самоорганизации. В статье сравниваются практики взаимодействий и взаимовыручки в трёх группах через теорию структуризации Э. Гидденса. В основу работы положены материалы наблюдений и интервью, собранные в 45 поездках с дальнобойщиками, авторнографическое исследование работы в такси, обзор научных статей, описывающих самоорганизацию курьеров и таксистов.*

*Дальнобойщики, курьеры и таксисты воспроизводят трудовую солидарность через практики самоорганизации, реализуемые «лицом к лицу» и в виртуальном пространстве. Практики типологизированы по видам коммуникаций и функциям. Особое значение в воспроизводстве самоорганизации отводится факторам пространства работы и властных отношений между работником и работодателем. Солидарность охватывает большие массы работников логистики; слабые связи возникают внутри трудового сообществ целых городов или даже государств (как у дальнобойщиков), а не в локальных офисах и на предприятиях. Платформенные курьеры и таксисты благодаря возможности распоряжаться собственным временем обладают большей свободой самоорганизации, нежели наёмные дальнобойщики, трудящиеся в условиях ограничений и правил, предложенных работодателями. Однако в условиях пространственной удалённости работодатель не всегда способен осуществлять контроль за деятельностью подчинённых, поэтому образуются «свободные пространства», в которых работники могут безнаказанно нарушать установленные правила.*

<sup>1</sup> За поддержку проекта «Жизнь в пути: дальнобойщики», в рамках которого был собран основной материал для этой работы, я признателен Фонду поддержки социальных исследований «Хамовники». Благодарю директора фонда Чолпон Бейшеналиеву за организационную поддержку, научного руководителя Ю. М. Плюснина — за организационную помощь в одной из экспедиций и за советы при написании статьи, А. А. Позаненко — за помощь в сборе материала в одной из экспедиций, Р. Н. Абрамова — за выступление дискуссионтом при обсуждении работы на семинаре Международной лаборатории исследований социальной интеграции (МЛ ИСИ) НИУ ВШЭ, мою однокурсницу Наталью Байшу — за организацию семинара. Также пользу принесло обсуждение материалов и теоретической рамки, на которых основана работа, в рамках проектной группы факультета социальных наук НИУ ВШЭ «Неформальная самоорганизация и экономика такси и доставки в тени агрегатора».

**Ключевые слова:** трудовая солидарность; самоорганизация; практики воспроизводства солидарности; взаимодействия и взаимовыручка; дальнобойщики; курьеры; таксисты; пространственная мобильность.

## Введение

Дальнобойщики, курьеры и таксисты — пространственно мобильные работники, повседневно осуществляющие свою деятельность вне трудовых коллективов. Дальнобойщики взаимодействуют с диспетчером, складскими работниками, но не друг с другом [Dijkstra, Coler, Redeker 2021; Сталинов 2024]. Курьеры и таксисты зачастую не имеют даже формальных коллективов, так как работают как самозанятые, а для постановки задач перед ними используются платформы [Tassinari, Maccarrone 2020]. Названные три группы (и некоторые прочие) отличаются от других работников транспорта, постоянно пребывающих в пути, то есть от моряков и лётчиков, которые работают вне стационарных офисов, но в экипаже. От платформенных фрилансеров дальнобойщики, таксисты и курьеры отличаются тем, что их работа заключается в постоянном перемещении, препятствующем коллективности по своей сути. Фрилансеры, например, часто работают в командах, хоть и не постоянных, и объединены коворкингами [Bianchi, Casnici, Squazzoni 2018].

Иначе говоря, дальнобойщики, курьеры и таксисты в силу абсолютно индивидуализированного труда теоретически должны быть разобщены [Atzeni 2010; Morgan, Pulignano 2020], однако их коллективные действия во время забастовок и на митингах показывают обратное. В России массовые протесты дальнобойщиков разворачивались по поводу внедрения системы «Платон» — взимания платы за проезд по федеральным дорогам в 2015 г.; коллективные акции водителей продолжались как минимум до 2020 г.<sup>2</sup> Платформенные курьеры и таксисты также регулярно устраивают забастовки по всему миру [Morales-Muñoz, Roca 2022; Nau, Borello 2024; Parth, Bathini, Kandathil 2023]. Несмотря на атомизацию, работников должны связывать повседневные неформальные практики взаимодействия и взаимовыручки, иначе они не имели бы такого мобилизационного потенциала [Atzeni 2010].

Пока мало работ, проливающих свет на процессы воспроизводства солидарности в группах атомизированных работников логистики. О дальнобойщиках почти всегда писали как о массе индивидов либо как о группе, не задаваясь вопросом, на чём основана их сплочённость [Hollowell 1968; Ouellet 1994; Belzer 2000; Novoa 2014; Viscelli 2016; Gregson 2017; Dijkstra, Coler, Redeker 2021]. Современные работы о дальнобойщиках преимущественно относятся к трём направлениям исследований: удовлетворённость дальнобойщиков условиями труда; дефицит водителей как следствие развития неолиберального капитализма; гендерное неравенство в рядах дальнобойщиков [Сталинов 2024]. Уровень сплочённости и солидарности сообщества в исследованиях не рассматривается, несмотря на то что он имеет большое значение для всех этих направлений.

Неочевидные микропроцессы воспроизводства солидарности среди курьеров и таксистов обсуждаются с 2019–2020 гг. [Tassinari, Maccarrone 2020; Lei 2021; Della Porta, Chesta, Cini 2022; Yu, Treré, Bonini 2022; Parth, Bathini, Kandathil 2023], и все исследователи в этой сфере фокусируются на платформенной занятости и противоречиво утверждают, что платформы разрушают идентичность курьеров и таксистов, но в то же время становятся объединяющим фактором.

Схожие процессы среди неплатформенных дальнобойщиков [Сталинов 2024] — свидетельство того, что платформенная занятость не так разительно отличается от корпоративного труда с точки зрения процессов солидаризации. Возможно, платформы и не разрушают трудовые сообщества, вопреки мне-

<sup>2</sup> На одной из них автор этой статьи собирал полевой материал.

ниям современных исследователей (см., например: [Wells, Attoh, Cullen 2021]). Для понимания схожести воспроизводства солидарности в этих группах необходимо в первую очередь сопоставить процессы воспроизводства солидарности в них: налагает ли платформенная занятость отпечаток на практики воспроизводства солидарности или же эти практики можно объединить в единую типологию для дальнобойщиков, курьеров и таксистов?

Ответ на этот вопрос может быть интересен и разработчикам платформы, и крупным логистическим компаниям, и тем, кто выступает против платформенной занятости. Если самоорганизация атомизированных работников возможна и при корпоративном найме, и в условиях платформенной занятости, то платформы, очевидно, не представляют такую угрозу условиям труда, как об этом часто пишут, потому что работники всё равно способны коллективно добиваться уступок от платформы.

Кроме того, сопоставление устойчивых практик взаимодействий таких работников позволяет развеять бытующее мнение об одиночестве атомизированных работников логистики, из чего исходят работы о психологическом состоянии дальнобойщиков, представляющие собой целое направление исследований (см., например: [Natami et al. 2019; Ren et al. 2023]).

Самозанятые и наёмные дальнобойщики, курьеры и таксисты отличаются друг от друга формой (властных) отношений между заказчиком (работодателем) и исполнителем (работником), а от других трудовых групп – нетипичной пространственной организацией труда. Поэтому важным теоретическим выводом может стать значение властных отношений и пространственной организации труда в воспроизводстве солидарности трудовой группы.

Таким образом, цель данной работы заключается в том, чтобы определить значение властных отношений и пространственной организации труда в воспроизводстве солидарности атомизированных, пространственно-мобильных работников.

Для этого требуется описать и сравнить пространственно-временную организацию работы (как контекст воспроизводства солидарности), типологизировать практики воспроизводства солидарности в трёх группах, выделить влияющие на них факторы, проанализировать их значение через призму теории структурирования.

## **Трудовая солидарность среди атомизированных работников**

Солидарность — очень зыбкий и неопределённый термин. Он отождествлялся с дружбой [Филиппов 2011], с понятиями «сообщество» [Зиммель 2015] и «альтруизм» [Гофман 2013]. Скорее всего, множество интерпретаций связано с тем, что в основном социологи рассуждают о солидарности внутри национальных обществ [Дюркгейм 1996; Гофман 2013], которые, по мнению некоторых современных социологов, эфемерны и уже не могут служить единицей анализа [Урри 2012]. Но почти всегда, независимо от подхода, солидарность связывается с чувством причастности к общности [Парсонс 1998; Филиппов 2011; Гофман 2013; Зиммель 2015]. Таким образом, солидарность связана с идентичностью, но если идентичность, по Э. Гидденсу, отражает индивидуальное чувство собственного «Я» [Якушина 2014], то солидарность, скорее, отражает чувство этого «Я» как части группы, поэтому понятия «солидарность» и «альтруизм» связаны между собой [Гофман 2013], солидарность становится элементом мотивации взаимовыручки, коллективных действий [Atzeni 2010]. Совокупность практик взаимовыручки и коллективных действий я называю самоорганизацией. Термин «самоорганизация» использовался Т. Парсонсом при концептуализации ассоциаций [Парсонсон 1998], а также устоялся среди российских исследователей, которые применяют антропологические методы для описания различных сообществ, объединённых образом жизни и занятий, например — гаражников [Селеев, Павлов 2016],

участников рассеянных мануфактур [Кордонский, Плюснин 2018], анастасийцев [Позаненко 2016], неформально занятых вообще [Барсукова 2012].

Таким образом, солидарность — это ощущение, восприятие, но она имеет практическое проявление в самоорганизации. Чувство солидарности — один из мотивов альтруистической взаимопомощи и самоорганизации в целом. И в то же время чувство солидарности воспроизводится и растёт в процессе коллективных действий и взаимопомощи. Такой подход имеет прямую связь с дуальностью социальной структуры в теории структуриации Э. Гидденса: солидарность — структурирующее свойство, а самоорганизация — низовые рефлекслируемые практики. Одно воспроизводит другое, и наоборот [Giddens 1986].

Солидарность, которая выражается в самоорганизации, в большей степени присуща не национальным обществам (*Gesellschaft*), а локальным (*Gemeinschaft*), объединяемым родственными и территориальными связями [Тённис 2002]. Более типичные для исследователей трудовые группы белых и синих воротничков, как и члены сельской общины, связаны единым пространством — цехом или офисом, — где и происходит взаимодействие. Трудовая солидарность воспроизводится и в то же время выражается через интеракции, которые могут происходить в процессе коллективного действия, и (или) из-за взаимной зависимости акторов — вне этих обстоятельств [Atzeni 2010; Morgan, Pulignano 2020]<sup>3</sup>. При этом общие условия труда создают почву для коммуникации, а трудовые, профессиональные символы и атрибуты позволяют идентифицировать друг друга для общения [Morgan, Pulignano 2020].

Однако с ростом пространственной мобильности населения сообщества формируются вне территориальной привязки [Урри 2012]. Дальнобойщики, курьеры, таксисты — яркие примеры пространственно-рассредоточенных трудовых групп, которые способны к самоорганизации. Но как воспроизводится солидарность в таких сообществах? Раз формализованные взаимодействия внутри коллектива, как и сам формальный коллектив, отсутствуют, то только через неформальную самоорганизацию.

Такая неформальная самоорганизация как средство воспроизводства трудовой солидарности исследована преимущественно сторонниками теории трудовых процессов [Fantasia 1989; Atzeni 2010; Morgan, Pulignano 2020], чьи идеи я использую фрагментарно, не разделяя при этом марксистские и неомарксистские взгляды, особенно подход к пониманию солидаризации как объединения против работодателя, платформы, государства.

Также я не разделяю объективистские идеи Э. Дюркгейма, разработавшего концепцию механической и органической солидарности. Я анализирую солидарность трудовых групп через призму теории структуриации Энтони Гидденса. Хотя Э. Гидденс не занимался предметно понятием «солидарность», он подробно описал отношение между действием и структурой, что даёт понимание как раз взаимосвязи взаимодействий индивидов и уровня солидарности их общности. Структурирующие свойства общности (солидарность) воспроизводятся через регулярные практики взаимодействия между акторами (работниками). Акторы действуют соответственно своему опыту и мотивам и могут до определённого момента не рефлексировать по поводу вклада своих действий в воспроизводство структурирующих свойств. Структурирующие свойства непостоянны и способны меняться под влиянием практик акторов. Особое значение имеют практики взаимодействия «лицом к лицу», но коммуникации могут быть и опосредованы технологиями [Giddens 1986]. Современные работники действуют в смешанном — физическом и цифровом — пространстве, которое исследователи обозначают английским словом *phygital* [Parth, Bathini, Kandathil 2023], но практики взаимодействия «лицом к лицу» продолжают играть огромную роль в формировании доверия между членами трудовой группы [Zhou, Pun 2022].

<sup>3</sup> Такая позиция соответствует взглядам Э. Дюркгейма [1996] и Г. Зиммеля [2015], хоть с ней согласились бы не все социологи (см., например: [Филиппов 2011]).



Немного в других терминах этот процесс описывает и М. Атцени на примере трудовой солидарности, которая может активно проявляться в моменты забастовок, только если ранее поддерживалась в «эмбриональном» (*embryotic*) состоянии через повседневные практики взаимодействия [Atzeni 2010]. Дихотомию эмбриональной и активной солидарности можно преобразовать в континуум [Parth, Bathini, Kandathil 2023], продолжающийся от отсутствия солидарности к её наиболее активному проявлению. Чем работник солидарнее с группой, тем больше он настроен на коллективное действие, и наоборот [Newlands, Lutz, Fieseler 2018]. Положение группы на континууме уровня солидарности динамично и зависит от уровня самоорганизации, то есть от совокупности повседневных практик взаимодействия и взаимовыручки. В контексте данного исследования самоорганизация — это специфическая совокупность повседневных рутинных практик, воспроизводящих солидарность.

Воспроизводство практик самоорганизации работниками зависит от контекстуальных условий пространства и времени, а также от распределения власти, основанной на ресурсах [Giddens 1986]. Пространство и время работы курьеров, таксистов и дальнобойщиков специфичны, так как они работают в отрыве от начальства и коллег, перемещаясь вне рабочего пространства по общественным местам.

Такая организация труда должна влиять и на отношения власти и подчинения. Работодатель или платформа, покупая труд работника и владея средствами производства (автомобили и диспетчерские центры), устанавливает правила, которым подчиняются работники [Giddens 1986]. Однако из-за пространственно-временного удаления от работодателя и государства работники оказываются в «свободных пространствах» [Boyte, Evans 1986], где вне контроля работодателя могут нарушать установленные им правила. Понятие «свободные пространства» ввели Г. Бойт и С. Эванс [Давыдов 2019], оно использовалось в различных контекстах для обозначения лакун, в которых люди могут действовать вопреки законам и интересам государства, потому что у институтов политической власти не хватает ресурсов для их контроля [Boyte, Evans 1986; Ольденбург 2014; Давыдов 2019]. В случае наёмных работников — это пространства, свободные от экономической власти работодателя, в которых можно нарушать установленные правила и график рабочего дня.

В исследовании я сравниваю дальнобойщиков с таксистами и курьерами. Эти две последние группы работают через платформы (приложения в телефоне), и из-за большого интереса исследователей к платформенной занятости эти группы гораздо более исследованы, чем дальнобойщики. Исследователи фокусируются на конфликтах платформы и работников, которые выражаются в забастовках и различных формах неподчинения (см. приложение 1, табл. П1.1, П1.2). При этом исследователи, в духе теории прекариата [Стэндинг 2014; Тощенко 2015], считают, что платформы перекладывают риски с бизнеса на курьеров и таксистов, стремятся сократить зарплаты и социальный пакет и, соответственно марксистским подходам, видят отношения между платформой и работником исключительно как конфликт и противостояние [Tassinari, Maccarrone 2020; Lei 2021; Wells, Attoh, Cullen 2021; Della Porta, Chesta, Cini 2022]. Я придерживаюсь позиции, что платформа — это одновременно и инфраструктура (контекстуальное условие) для работы, и частный регулятор (властный актор), который может влиять на пространственно-временные контексты труда через установление правил [Шевчук 2023]. Таким образом, платформа опосредованно воздействует на практики самоорганизации, так как меняет и пространственно-временные условия работы, и соотношения власти и подчинения [Giddens 1986]. Дальнобойщики, курьеры и таксисты находятся в разных экономических отношениях и работают на маршрутах разных масштабов. Какую роль эти факторы играют в их самоорганизации?

## Методы и материал

Данная работа основана на эмпирических исследованиях автора и систематическом использовании соответствующей литературы.

Обширный материал был собран в поездках с 45 дальнбойщиками в рамках проекта «Жизнь в пути: дальнбойщики», поддержанного фондом «Хамовники». В поездках проводились глубинные полуструктурированные интервью с водителями, которые перетекали в прерывающиеся беседы с обсуждением путевых наблюдений. Неформальные беседы зачастую оказывались даже полезнее интервью и также являются полноценным социо-антропологическим методом (хотя и недооценённым) [Swain, King 2022]. Наблюдения также были особенно полезны в рамках фиксации взаимодействий информантов. Наблюдения и беседы фиксировались в дневнике наблюдений, который стал целостным описанием повседневности каждого информанта в течение совместной поездки и, соответственно, полноценным документом для анализа [Солоненко 2023; Emerson, Fretz, Shaw 2011]. Автором этой статьи ранее публиковались эмпирические результаты исследования дальнбойщиков с подробным описанием методов [Сталинов 2024].

Автор имел возможность также участвовать в коммерческом проекте по исследованию работы в московском такси. Подробности описать невозможно в связи с договором о неразглашении, подписанном в рамках проекта, однако достаточно сказать, что автор отработал более 100 часов в такси через агрегатор, провёл автоэтнографические наблюдения, а также 11 неформальных бесед с коллегами-таксистами на парковках аэровокзалов, таксопарка и АЗС. Автоэтнографические наблюдения и беседы также фиксировались в дневнике наблюдений, что было необходимо в рамках проекта. С заказчиками согласовано использование материалов для анализа и публикация в переработанном виде.

Смешанные методы этнографических заметок и интервью уже неоднократно применяли при исследовании дальнбойщиков [Gregson 2017; Лурье 2023], и такие же методы в основном используют при исследовании практик взаимодействия курьеров и таксистов (см. приложение 1, табл. П1.1). Практики участия рекомендуют применять при исследовании транспорта и мобильности повсеместно [Rosin 2003; Merriman 2014], а также они соответствуют взглядам Э. Гидденса на социологический анализ.

Поиск работ с описанием кейсов самоорганизации курьеров, таксистов или дальнбойщиков в отдельных городах и странах был произведён в Google Scholar по запросу:

“platform” OR “atomized”) AND (“courier” OR “taxi” OR “trucker” OR “truck driver”) AND (“temporality” OR “spatiality”) AND (“solidarity” OR “cohesion” OR “identity”) AND “support” AND “labour” AND “community”

Было найдено 1260 статей, по названиям и аннотациям отобрана 41 работа. После их прочтения для сравнения были оставлены всего 17 статей, при этом 10 из них — о курьерах, пять — о таксистах, одна — о таксистах и курьерах и всего одна — о дальнбойщиках. Аналитически были выделены 16 оснований, по которым описанные в статьях группы сравнивались друг с другом, но для публикации критерии для сравнения были частично сокращены или объединены до наиболее важных, представленных в приложении 1 (см. табл. П1.1, П1.2).

Собственный материал и существующие исследования (с применением этнографических методов) самоорганизации и коллективных действий всех трёх трудовых групп позволяют провести перекрёстный анализ описанных кейсов в стиле классического кейс-стади [Yin 1981]. Для этого необходимо описать контекст (пространственно-временную организацию труда), практики самоорганизации и проанализировать различия (см. приложение 1, табл. П1.1, П1.2), что также соответствует процедуре анализа структуриации социальных систем [Giddens 1986], в которых воспроизводится атомизированный труд.

Методологическое ограничение состоит в том, что значительная часть источников посвящена Китаю. Однако в выборке также есть работы по США, европейским странам, собственный материал собран в России, дополнительно используются источники из разных стран. В анализе национальный контекст отходит на второй план и не влияет на основные выводы исследования.

## **Организация практик самоорганизации внутри трудовых групп атомизированных работников**

Систематический обзор литературы показал, что все авторы отмечают особую роль рутинных практик взаимопомощи в воспроизводстве трудовой солидарности. Для того чтобы взаимодействовать друг с другом, работникам приходится прерывать свои перемещения. Далее будет последовательно описаны пространственно-временная организация труда и практики взаимодействия в трёх группах, проведено сравнение самих практик и выделены воздействующие на них внешние факторы.

Практики взаимовыручки (помощь при обгоне, при парковке) пронизывают повседневность *дальнобойщиков* [Сталинов 2024]. Водители проводят в пути 11–12 часов в сутки и более. Несколько раз за день они делают короткие остановки в придорожных зонах, чтобы пообедать в кафе или в кабине фуры, заправиться на АЗС, сходить в туалет, купить продукты, хозяйственные товары, детали для ремонта, попить кофе внутри своей кабины, размяться и покурить. Длительная обеденная остановка зачастую привязана не ко времени, а к месту, которое водитель предпочитает другим — дальнобойщик помнит наизусть населённые пункты и важные для него объекты придорожной инфраструктуры [Лурье 2023], особенно понравившиеся кафе и стоянки, так что обед может сместиться ближе к ужину только ради любимого салата [Сталинов 2024]. Придорожное пространство объединяет водителей: они паркуются по соседству друг с другом, выходят из кабин и сталкиваются лицом к лицу в кафе, на парковке, в прачечных и душевых. В таких ситуациях завязываются короткие беседы, иногда перерастающие в обмен контактами. Так образуются слабые связи между множеством водителей, которые связаны друг с другом только родом деятельности, но не единым работодателем или местом проживания. Ночуют дальнобойщики также бок о бок на специальных парковках для большегрузов. Здесь водители помогают друг другу парковаться, ремонтировать автомобили и т. д.

Кроме того, дальнобойщики много времени проводят на складах, где ждут свою разгрузку или загрузку. В российских перевозках машины обычно проходят загрузку в формате живой очереди без записи на временной слот, так что ждать надо долго; в Британии опоздание на загрузку так критично, что водитель старается приехать пораньше [Gregson 2017]. В обеих ситуациях образуются временные зазоры, когда водители отдыхают и могут пообщаться друг с другом.

В процессе поездки дальнобойщики общаются по радию, консультируя друг друга по поводу ситуации на дороге. По общей волне 15АМ они могут попросить друг у друга помощи в случае поломки, аварии. Такая помощь критически необходима вдали от крупных городов. Буксировка, помощь в ремонте и т. д. — уже более жертвенные и альтруистические, чем обмен информацией, практики, на которые готовы не все, но всё же эти практики повседневно воспроизводятся, в результате чего образуются новые связи, особенно доверительные [Сталинов 2024].

*Платформенные таксисты и курьеры*<sup>4</sup> проводят в работе зачастую более 10 часов, вплоть до 18 часов в сутки (см. приложение 1, табл. П1.1). Они ищут заказы через платформу в географически выгодных парках, скверах, на парковках и т. д., которые и становятся местом пересечения и общения работников.

<sup>4</sup> Эти группы будут описаны вместе, так как они работают внутри города и через платформу, разница между ними не так интересна и существенна, как сравнение с неплатформенными дальнобойщиками. Кроме того, в публикациях о курьерах и таксистах, по моим наблюдениям, авторы ссылаются друг на друга, независимо от рассматриваемой группы.

Также они пересекаются во время обеда: таксисты — в кафе (см., например: [Xing 2022]), а курьеры — в общественных местах отдыха [Morales-Muñoz, Roca 2022]. Они не только разговаривают друг с другом, но и играют в карты [Zhou, Pun 2022], телефоны [Peng et al. 2022], обмениваются едой и напитками [Della Porta, Chesta, Cini 2022].

Курьеры также постоянно пересекаются в местах выдачи заказов — в фойе и специально выделенных для них зонах в ресторанах и складах [Della Porta, Chesta, Cini 2022; Peng et al. 2022]. Таксисты рядом друг с другом ожидают клиентов на парковках аэропортов и вокзалов [Morales-Muñoz, Roca 2022; Kuttler 2023], в оживлённых районах [Wells, Attoh, Cullen 2021; Zhou, Pun 2022]. «Со временем у них завязываются тесные дружеские отношения» [Xing 2022: 8], непреднамеренные встречи в точках пересечения дневных маршрутов перерастают в уже осознанные встречи в кафе или на природе для поддержания отношений [Lei 2021; Xing 2022; Parth, Bathini, Kandathil 2023].

В процессе работы и таксисты, и курьеры постоянно коммуницируют в чатах. Курьеры обмениваются сменами [Hau, Borello 2024] и заказами [Chen, Sun 2020]; таксисты сообщают друг другу о дорожной полиции [Zhou, Pun 2022], о ситуации на дороге и наличии топлива на АЗС [Xing 2022]. И таксисты, и курьеры обмениваются практиками обмана алгоритма приложения через чаты [Sun 2019; Parth, Bathini, Kandathil 2023]. Работники используют одновременно несколько телефонов, чтобы заходить в чаты, не выходя из платформы [Kuttler 2023]. Зачастую работники состоят сразу в нескольких группах или чатах — в дружеских, где развивается личное общение, досуговые встречи и помощь вне работы [Kwan 2022; Xing 2022], и в более массовых, призванных «обеспечить взаимную защиту от рисков, связанных с деятельностью, а также помочь максимизировать доход в рабочее время» [Morales-Muñoz, Roca 2022: 1419].

Через чаты работники просят друг у друга помощи, требующей встречи лицом к лицу. В периоды обеденного и вечернего пикового спроса курьеры помогают друг другу выполнять заказы вовремя, меняясь посылками [Chen, Sun 2020]. Таксисты поддерживают друг друга в экстренных ситуациях (поломки, ДТП, конфликты с неплательщиками).

## Сопоставление и типологизация практик самоорганизации

Сопоставление практик в трёх трудовых группах показывает, что работники взаимодействуют друг с другом повседневно в точках остановок и во время ожидания продолжения работы. Они легко идентифицируют друг друга по рюкзакам, маркированным такси и фурам, инициируют разговоры на общие темы. Доверие строится на повседневных взаимодействиях лицом к лицу [Giddens 1986], но дополнительно члены каждой группы оптимизируют и упрощают процесс работы отдельных её участников, взаимодействуя дистанционно через чаты и автомобильные рации [Morales-Muñoz, Roca 2022; Сталинов 2024].

Практики взаимопомощи и коллективных действий типичны, их можно типологизировать по единым основаниям для всех трёх групп.

С точки зрения полезных функций для членов группы можно выделить ряд практик, реализуемых «лицом к лицу» или дистанционно (онлайн).

### *1. Самоорганизация через рации и чаты:*

– рекомендательные практики: обмен информацией о кафе, работодателях, хороших стоянках, автосервисах, состоянии дорог и выборе маршрута, качестве топлива на заправках. Такие



практики повышают осведомлённость водителей, благодаря чему упрощается принятие повседневных решений (где проехать, поесть и поспать) и снижаются риски;

– рутинная взаимопомощь по радиации на парковках и на дороге (при обгоне, например) оптимизирует выполнения профессиональных задач;

– негласное страхование от несчастных случаев (если водитель погибает или остаётся калекой, коллеги неформально собирают ему финансовую помощь) снижает риски труда.

*2. Самоорганизация «лицом к лицу»:*

– совместный досуг (разговоры, приёмы пищи и алкоголя) решает проблему одиночества, оторванности от общества;

– экономический взаимобмен (продажа друг другу топлива, машин, запчастей) помогает оптимизировать доходы и расходы. При этом непреднамеренно для акторов возникает взаимозависимость между предпринимателями на своих машинах и наёмными водителями, в результате чего усиливается солидарность между двумя группами, у которых исходно разные интересы (у одних — предпринимательские, у других — трудовые);

– взаимопомощь на стоянках (с ремонтом, например) также ведёт к оптимизации труда, когда на решение индивидуальных задач и проблем приходится тратить меньше времени и сил благодаря помощи окружающих;

– экстренная взаимопомощь (в аварии, например) ведёт к снижению рисков (безопасность труда и финансовые потери) в экстренных ситуациях;

– коллективные действия (митинги и забастовки) для противостояния правилам, устанавливаемым со стороны агрегатора, работодателя или государства.

Также возможно выделить виды практик с точки зрения типов оказываемой помощи и издержек того, кто оказывает помощь (см. табл. 1):

*Таблица 1*

**Практики воспроизводства солидарности по уровню альтруистичности**

Виды практик самоорганизации	Практики самоорганизации дальнобойщиков	Практики самоорганизации таксистов	Практики самоорганизации курьеров
Практики внерабочего общения	На стоянках	На парковках, АЗС [Morales-Muñoz, Roca 2022; Kuttler 2023]	В общественных местах и ресторанах [Shu, Liu, Dong 2023; Peng et al. 2022]
Практики совместного потребления	Совместное приготовление пищи	Совместные ужины [Xing 2022]	Совместные обеды и ужины [Sun 2019; Hau, Borello 2024]
Обмен информацией	Советы по выбору дороги, придорожных кафе, ремонту автомобиля, оповещение о препятствиях на дорогах	О ситуации на дорогах, о кафе, работе в алгоритме [Zhou, Pun 2022; Parth, Bathini, Kandathil 2023]	О кафе, работе в алгоритме [Tassinari, Maccarrone 2020; Morales-Muñoz, Roca 2022]
Взаимообучение		Пространственно-временные схемы [Xing 2022]	Обмен практиками обмана алгоритма [Sun 2019]

Таблица 1. Окончание

Виды практик самоорганизации	Практики самоорганизации дальнобойщиков	Практики самоорганизации таксистов	Практики самоорганизации курьеров
Экономический обмен	Продажа топлива между дальнобойщиками	Продажа машин друг другу [Parth, Bathini, Kandathil 2023]	
Практики одалживания	Одалживание инструментов для ремонта		Экипировка и батареи для скутеров [Yu, Treré, Bonini 2022]
Финансовая взаимопомощь	Помощь семье погибшего работника [Liu, Wang 2022]	Помощь семье погибшего работника [Parth, Bathini, Kandathil 2023]	
Физическая помощь	Помощь в ДТП и в случае поломок	Помощь при взыскании платы за поездку [Xing 2022]; в ДТП [Parth, Bathini, Kandathil 2023]	Помощь с доставкой в срок [Chen, Sun 2020]; в ДТП [Yu, Treré, Bonini 2022]
Коллективные действия	Коллективные забастовки и митинги		

### Структурные свойства (факторы), воздействующие на практики воспроизводства солидарности

Парадоксальным образом, несмотря на разрозненность и одиночество работников, складывается система ежедневных рутинных взаимодействий, которая не смогла бы сложиться во многих трудовых группах, объединённых рабочими пространствами (офисами и цехами). Работники часто помогают друг другу, будучи незнакомцами, и практики взаимовыручки развиты среди членов всей трудовой группы, а не в пределах отдельных офисных и заводских коллективов. Это более однородные общества<sup>5</sup>, сплетённые слабыми связями, малозависящими от места жительства и места работы отдельных его членов [Грановеттер 2009]. Таким образом, социальная система, в которой действуют работники, имеет большее протяжение не только в физическом пространстве и во времени, но и в социальном пространстве [Бурдьё 1993]. Этому способствуют несколько факторов:

- *солидарность вокруг профессии*<sup>6</sup> и средств производства (автомобили и дороги). Солидарность и взаимовыручка между дальнобойщиками или таксистами сильнее, чем между обычными автомобилистами. Дальнобойщики отделяют от себя водителей легковых машин, называя их «чайниками». Кроме того, все три группы работают на специализированных транспортных средствах, которые отличаются от прочих автомобилей и от велосипедов. Внутри группы дальнобойщиков выделяются более самоорганизованные группы водителей по видам перевозимых грузов, в среде которых поддерживаются специфичные практики: контейнеровозы, зерновозы, автовозы и т. д. Например, водители автовозов, ожидая помощи на обочине, вывешивают на боковое зеркало рабочий белый халат — специфичный элемент рабочей одежды дальнобойщиков-автовозов, в котором они сгружают легковые автомобили с грузового транспорта. Кроме того, дальнобойщик скорее будет помогать коллеге-земляку, которого идентифицирует по номеру региона. Точно так же таксисты и курьеры скорее будут помогать своим землякам. В этом случае разные объединяющие факторы могут усиливать чувство солидарности. Кроме того, в каждой группе развиты специфические практики, связанные с условиями труда

<sup>5</sup> В том числе по ставке оплаты труда, которая одинакова для дальнобойщиков из Москвы, Кургана и Красноярска и меняется только в специфических видах перевозок: опасные грузы, вездеходные перевозки по зимникам и т. п.

<sup>6</sup> Слово используется не в значении профессиональной группы, принятом в англосаксонской традиции социологии профессии [Гадеа 2011], а в расхожем для России понимании профессии как любого специализированного труда вплоть до работы водителя.

и обязанностями работников, и эти практики реализуются в специфических пространствах, с помощью специфических каналов связи;

- *контроль работодателей и агрегаторов над работниками, их действиями и практиками.* Для предпринимателей, зарабатывающих на перевозках, движение — деньги, а простой — издержки [Birtchnell, Savitzky, Urry 2015; Лурье 2023]. Транспортные компании и городские службы доставки пытаются минимизировать простой автомобиля, в идеальном случае заменив людей роботами. Но всё же в ближайшие десятилетия роботы не заменят водителей [Gittleman, Monaco 2020], а людям остановки на маршрутах необходимы физически (питание, сон, общение и другие физические нужды), и в то же время остановки имеют большое значение для воспроизводства структур трудовых сообществ;
- *пространство работы, в том числе «свободные пространства».* В условиях пространственной атомизации особую роль играет общедоступная инфраструктура: парковки, кафе, АЗС, ночные стоянки. В этих точках происходят повседневные коммуникации работников, без которых сплочённость сообщества была бы значительно слабее. Например, на межпоселенческих зимниках<sup>7</sup> в Ненецком автономном округе (НАО) на вездеходах «ТРЭКОЛ» работают всего 30–40 водителей, но они незнакомы друг с другом. На этих зимниках нет пунктов остановок, где останавливались бы и общались водители. В то же время сотни дальнобойщиков Нарьян-Мара, снабжающих город продуктами с Большой земли, знают друг друга по прозвищам, так как они регулярно пересекаются друг с другом на АЗС у поворота с зимника<sup>8</sup>, соединяющего НАО и Республику Коми. Такие точки взаимодействия находятся вне контроля работодателей и платформ (в отличие от офиса или цеха), поэтому работники могут обходить устанавливаемые меры контроля и правила (о чём подробнее далее);
- *низкая текучка кадров в профессии способствует более высокой солидарности.* Практики взаимовыручки не институционализированы работодателями и платформами, они передаются новым работникам по мере погружения в профессию, и новые работники могут не успеть освоить моральные правила взаимоотношений с коллегами, перед тем как уйдут с работы. В этом смысле группа дальнобойщиков более стабильна, ведь для работы на фуре нужно получить водительское удостоверение категории Е, в то время как для работы в такси и в доставке необязательно нужна даже категория В, которая сегодня есть у многих;
- *онлайн-сообщества дальнобойщиков, таксистов и курьеров,* которым некоторые исследователи придают большое значение [Liu, Wang 2022; Parth, Bathini, Kandathil 2023]. Некоторые исследования трудовых групп сводятся исключительно к описанию практик онлайн-коммуникации [Heiland 2020]. Эти коммуникации важны, но групповая солидарность не может поддерживаться исключительно виртуальными коммуникациями, они неравноценны коммуникациям «лицом к лицу» [Giddens 1986]. Доверие и солидарность не строятся исключительно на онлайн-сообществах, до их появления дальнобойщики объединялись в профсоюзы на протяжении всего XX века [LeMay, Keller 2019] и продолжают воспроизводить практики, поддерживавшие их солидарность.

В этом разделе перечислены схожие процессы в воспроизводстве самоорганизации и солидарности в трёх группах. Принимая во внимание все факторы, воздействующие на уровень взаимовыручки, различия между тремя группами наиболее существенны в вопросах подчинения и рабочего пространства.

<sup>7</sup> Сезонные зимние дороги из льда и снега.

<sup>8</sup> По материалам экспедиции в НАО в январе 2022 г.; сегодня зимник уже заменила круглогодичная дорога.

Дальнобойщики работают преимущественно как наёмные работники, а таксисты и курьеры — как платформенные работники. Дальнобойщики перемещаются по всей стране или даже по целому континенту, спят вне дома в своих автомобилях [Gregson 2017], в то время как доставка и такси в большей степени привязаны к городу.

## Отношения власти и подчинения

Работодатель и платформа имеют власть над работником за счёт ресурсов, которые находятся в их распоряжении. Это материальные ресурсы производства (автомобили, грузовики) и информационные ресурсы, позволяющие найти заказчиков. Работники продают работодателю (платформе) с высокими ресурсными возможностями своё время, то есть работают по найму, поэтому у работодателя появляется всё больше трудовых ресурсов, с помощью которых он может привлечь ещё больше заказчиков. Таким образом воспроизводится система платформенной занятости или корпоративного труда (в случае дальнобойщиков), которая вытесняет частных перевозчиков. По Э. Гидденсу, это непреднамеренный результат действий работников. Обладание ресурсами даёт работодателю и (или) платформе возможность устанавливать правила работы, которым должны подчиняться и водитель, и курьер. В способности воздействовать на пространственно-временные контексты и заключается власть [Giddens 1986].

Работодатель или платформа, осуществляя свою власть, может препятствовать воспроизводству взаимовыручки. Например, транспортная компания зачастую ставит наёмному водителю цель по достижению точки выгрузки или загрузки в определённое время, а в некоторых транспортных компаниях проверяют каждую остановку в пути, отслеживая перемещения с помощью глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС). После разгрузки водителя обычно уже ожидает новый груз, за которым он должен ехать без перерывов. Все эти ограничения, направленные на оптимизацию логистики, непреднамеренно ведут к тому, что водители не могут останавливаться лишней раз ради помощи своим коллегам. Ради экономии работодатель в свои автомобили также не всегда ставит рации, чем прерывает рутинные практики взаимодействия между водителями (см. подробнее: [Сталинов 2024]). Согласно Э. Гидденсу, это типичный пример того, как правила, хотя и рефлексированы властными акторами, приводят к непреднамеренным изменениям в повседневных практиках, а значит — и в структурных свойствах социальной системы. Иными словами, работодатели не стремятся снизить уровень солидарности и самоорганизации, но всё же непреднамеренно воздействуют на него. Сами информанты-водители рефлексировали по поводу снижения уровня взаимовыручки и солидарности. Они не могли найти причин таких перемен, однако параллельно с этим замечали, что на дорогах всё меньше водителей-предпринимателей и всё больше наёмных дальнобойщиков<sup>9</sup>, требования к которым у работодателей всё жёстче. По теории структуризации именно так структурные свойства социальной системы (властные отношения) влияют на повседневность работников (их коммуникации друг с другом), в которой воспроизводятся другие структурные свойства системы (солидарность).

В отличие от наёмных дальнобойщиков (которые, как любые наёмные работники, продают своё время и труд в обмен на деньги [Giddens 1986]), таксисты и курьеры как платформенные работники выполняют отдельные короткие операции (один заказ) и после любой такой операции могут прервать работу, поэтому платформа не может устанавливать запреты, аналогичные тем, что ставят работодатели своим работникам. Кроме того, средства производства (велосипеды, мопеды и автомобили) не принадлежат агрегатору, и это ещё больше сдерживает власть агрегатора над водителем, который сам принимает решение, когда ему выходить на работу, а когда её заканчивать, исходя из расходов на аренду и обслуживание техники.

<sup>9</sup> О чём также свидетельствуют данные официального сайта системы взимания платы «Платон» (см. URL: <https://platon.ru/ru/front-page/25-11-2024/15338/>).

Барьер входа на платформу так низок (в отличие от смены работы), что многие неудовлетворённые условиями труда таксисты просто меняют платформу на более лояльную [Chen, Sun, Qiu 2020].

Ещё более свободны в перемещениях и распоряжении собственным временем дальнбойщики, работающие на собственных машинах как предприниматели. Именно они на собственных автомобилях и устроили забастовки в 2015 г. в России.

Дальнбойщики, которые работают подрядчиками транспортных компаний, более скованы в своих действиях. Они, хоть и владеют средствами производства, вынуждены подчиняться транспортной компании, ведь это основной источник заказов [Viscelli 2016].

Следовательно, уровень самоорганизации зависит от степени подчинения работника (см. табл. 2). Предприниматели не подотчётны никому, кроме заказчика текущей перевозки; дальнбойщики-подрядчики крупных компаний и платформенные работники гибко подчиняются, чтобы не потерять возможность получать следующие заказы; а наёмные дальнбойщики вынуждены работать непрерывно по правилам работодателя.

Таблица 2

**Свобода самоорганизации при различных формах собственности на ресурсы производства**

Форма собственности на ресурсы производства	Отношения власти–подчинения	Эмпирические примеры
Частный бизнес и (или) самозанятость: непосредственный контакт работников-исполнителей с заказчиками	Максимальный уровень свободы и возможность поддерживать практики, способствующие воспроизводству солидарности	Преобладающая форма работы дальнбойщиков в России в 1990–2000-х гг. [Argounova-Low 2012]
Предприниматели-подрядчики крупных компаний, которые дают доступ к заказам: временем и средствами производства распоряжаются работники	Ответственность и издержки за ресурсы производства перекалдываются на работников, при этом вместе со снижением концентрации ресурсов падает власть работодателя, растёт свобода работников	Дальнбойщики в США сегодня [Viscelli 2016]
Платформенная занятость: временем и средствами производства распоряжаются работники	Ответственность и издержки за ресурсы производства и организацию рабочего времени перекалдываются на работников, при этом вместе со снижением концентрации ресурсов падает власть работодателя-платформы, растёт свобода работников	Курьеры, таксисты
Корпоративная занятость: средства производства принадлежат работодателю	Рост концентрации ресурсов и власти над работниками, сокращение свободы и стабильности практик, способствующие воспроизводству солидарности	Преобладающая форма работы дальнбойщиков в России сегодня [Лурье 2023]

Как показано в таблице 2, уровень свободы трудящихся и возможности воспроизводства практик взаимовыручки снижаются по мере перемещения от верхних строк к нижним. При этом видны различные варианты перехода основной массы работников от одной формы занятости к другой. Дальнбойщиков в США транспортные компании всё чаще мотивируют покупать собственные автомобили и работать подрядчиками, что, очевидно, снимает с компании ряд издержек, в том числе налоговые обязательства за своих работников [Viscelli 2016]. В России же мы видим совершенно обратные процессы расширения штатов и автопарков крупных компаний [Сталинов 2024].

Таксисты в России ранее были неформальными предпринимателями, а курьеры — наёмными работниками; теперь же все они — платформенные самозанятые. В то же время следующий шаг может быть в сторону усиления власти платформы. Некоторые агрегаторы уже сейчас берут под контроль



средства производства, вводят стабильный график работы и проводят кадровую работу с платформенными работниками как с наёмными работниками (планёрки, собрания и т. д.) [Lei 2021]. В результате платформенная занятость с точки зрения отношений власти и подчинения превращается в наёмный труд, а агрегатор используется лишь для распределения задач. Сравнительные исследования показывают, что в одних и тех же городах успешнее объединяются для забастовок курьеры, работающие через платформу как самозанятые на своих транспортных средствах, а не как наёмные работники [Lei 2021]. Платформенные работники более свободны во взаимодействиях друг с другом, чем наёмные сотрудники в корпоративных компаниях. Они не только самостоятельно контролируют рабочее время, что не даёт платформе устанавливать ограничения, препятствующие самоорганизации трудовой группы<sup>10</sup>. Работа в приложении становится общим контекстуальным условием (или общей инфраструктурой [Шевчук 2023]) действий курьеров и таксистов. А общий контекст, с точки зрения Э. Гидденса, создаёт почву для повседневных рутинных коммуникаций. Все испытывают одни и те же проблемы в работе (оформление документов для начала работы через платформу, ограничения платформы, поиск заказов через платформу, отношения с заказчиками и т. д.), в связи с чем возникает почва для коммуникации и взаимопомощи. Некоторые агрегаторы такси и доставки, а также работающие под их эгидой таксопарки даже — преднамеренно и непреднамеренно — развивают коммуникативные сети и солидарность внутри трудового сообщества; например, создают чаты для общения [Morales-Muñoz, Roca 2022] или вводят вознаграждения для работников, которые приводят на работу своих товарищей<sup>11</sup>.

Эти наблюдения и выводы опровергают идеологизированные убеждения последователей теории трудовых процессов, что крупный бизнес через диджитализацию труда добивается снижения сплочённости трудовых групп ради нейтрализации профсоюзов, которые навязывают работодателям свои условия [Wells, Attoh, Cullen 2021; Xing 2022]. А также сомнению подвергаются идеи, что работники объединяются только из-за угнетения со стороны платформы [Chen 2018].

Однако, кроме формата властных отношений, уровень свободы атомизированных пространственно-мобильных работников в значительной степени определяет и то, что они постоянно передвигаются на удалении от работодателей, диспетчеров, аналитических центров и т. д. Во всех случаях «свободные пространства», в которых пребывают водители, позволяют частично обходить устанавливаемые платформами и работодателями ограничения и воспроизводить привычные практики взаимодействия и взаимовыручки [Parth, Bathini, Kandathil 2023; Сталинов 2024].

Пространственную отстранённость работодатели пытаются компенсировать датчиками контроля топлива и передвижений, камерами в машинах; платформы контролируют перемещения работников; государственные органы контролируют дороги и перемещения с помощью своих ресурсов (сотрудники ГАИ, камеры контроля скорости, контроль соблюдения габаритных и весовых ограничений для грузовых машин) [Levy 2015; Лурье 2023; Сталинов 2024]. Однако в отсутствие прямого контроля работники находят способы обойти ограничения (например, с помощью ботов [Yu, Treré, Bonini 2022], внешних устройств [Shu, Liu, Dong 2023] и даже через интуитивную расшифровку алгоритма распределения заказов [Wells, Attoh, Cullen 2021]). Курьеры, как уже отмечалось, используют несколько телефонов, чтобы работать в нескольких платформах одновременно [Yu, Treré, Bonini 2022].

Дальнобойщики повсеместно на федеральных дорогах России продают друг другу топливо, несмотря на то что работодатели оснащают машины датчиками топлива (см. подробнее: [Сталинов 2024]).

<sup>10</sup> В теории структуризации тот, кто контролирует пространственно-временной контекст, имеет власть и возможность устанавливать правила действий акторов.

<sup>11</sup> Собственные наблюдения автора во время работы в такси показывают, что таксисты советуют друг другу таксопарки, например, на парковках аэропортов, в результате чего завязываются коммуникации, перерастающие в обмен контактами.

Во многих компаниях водителям запрещают брать попутчиков из соображений безопасности, что снижает уровень взаимовыручки на дорогах, однако один из моих информантов отключил камеру над своей пассажирской дверью, чтобы взять меня попутчиком, а в компанию сообщил, что камера сломалась.

Дальнобойщики, со слов самих информантов и по моим наблюдениям, свободнее обходят ограничения вдали от административного центра — на Крайнем Севере, Дальнем Востоке, то есть на периферии «свободные пространства» значительно шире. Одному из информантов в условиях Дальнего Востока работодатель разрешал давать взятки сотрудникам ГАИ, чтобы не проходить долгие проверки и не тратить рабочее время. У этого водителя даже есть специальный журнал для записи расходов на взятки. В свою очередь, он периодически останавливается на дороге в любом удобном месте и записывает выдачу взятки, которой не было, чтобы получить дополнительные доходы. Работодатель не способен это проверить и даёт водителю лишние деньги на взятки.

Кроме того, из-за удалённости от городской инфраструктуры возрастают ограничения и риски, ввиду которых работодатели дают сотрудникам большую свободу выбора. Например, крупные компании предпочитают сотрудничать только с крупными сетями, предоставляющими услуги автосервиса и ночных охраняемых парковок для дальнобойщиков, но так как в Сибири и на Дальнем Востоке инфраструктура развита слабо и сетевых точек<sup>12</sup> очень мало, водители выбирают сервис или парковку на своё усмотрение. Наоборот, таксист, который работает преимущественно внутри города, вынужден обслуживать арендуемый автомобиль в сервисах, с которыми у таксопарка-арендодателя заключён контракт<sup>13</sup>. Менеджмент платформы иногда контролирует ключевые точки маршрутов вроде аэропортов и вокзалов, где пересекают самоорганизацию и нарушение правил [Wells, Attoh, Cullen 2021].

Соответственно, сопоставляя уровень свободы дальнобойщиков, курьеров и таксистов, можно сказать, что дальнобойщики ограничены тем, что большая их часть, как наёмные сотрудники, действуют в рамках правил, установленных работодателями, но в то же время большая дистанция между руководителями, диспетчерами и водителями в пространственно-временном континууме даёт возможность водителям действовать более свободно, в том числе нарушая правила в свободных от контроля работодателя пространствах.

## Выводы

Трудовая солидарность может воспроизводиться через неформальную самоорганизацию работников, несмотря на то что они действуют независимо друг от друга и не имеют общего рабочего пространства. При этом сами акторы далеко не всегда мотивированы поддерживать солидарность, а делают это непреднамеренно. Хотя в процессе взаимодействия работники могут осознать пользу от поддержания коммуникаций в группе и возможности сплотиться для противодействия работодателю, платформе или государству [Zhou, Pun 2022; Parth, Bathini, Kandathil 2023].

Многие исследования занятости и образа жизни, связанных с высокой мобильностью, показывают, что для объединения людей огромную роль играют точки, хабы, места, в которых они останавливаются для работы, ожидания, удовлетворения физических потребностей. Дж. Урри отмечал значимость точек встреч путешественников [Urry 2003], для фрилансеров таким местом становятся коворкинги [Bianchi, Casnici, Squazzoni 2018]; для потребителей — очереди [Гофман 1989; Николаев 2000,]; для дальнобойщиков — стоянки и АЗС; для курьеров — скверы и рестораны и т. д.

<sup>12</sup> А точнее, парковок и сервисов, включённых в «Дорожную сеть» (см.: <https://dornet.ru/>).

<sup>13</sup> Автору дважды приходилось обслуживать арендованную машину во время работы в такси, и оба раза это было в высшей степени времязатратно с точки зрения логистики.

Именно в таких местах рождаются социальные связи, через которые усиливается интеграция отдельных групп или всего общества. Актеры встречаются «лицом к лицу», идентифицируют друг друга по особым символическим атрибутам работы (фуры, терморюкзак, шашечки такси) и начинают общаться. Солидарность в сообществах таких работников воспроизводится через слабые связи [Грановеттер 2009], такие как случайные короткие коммуникации в общественных пространствах, а не через сильные связи, формирующиеся у других трудовых групп при постоянной работе бок о бок в офисе или на заводе. Сообщества дальнбойщиков, таксистов и курьеров вовлекают в сеть коммуникаций всех работников всего города и (или) государства, а не дробятся на коллективы отдельных офисов и цехов, из-за чего их мобилизационные возможности выше, чем у синих и белых воротничков.

Практики и структурирующие свойства зависят от контекстуальных условий деятельности и распределения власти, поэтому динамичны [Giddens 1986]. Рассматривая самоорганизацию и воспроизводство солидарности в трудовых группах курьеров, таксистов и дальнбойщиков через теоретическую рамку, опирающуюся на теорию структуриации Э. Гидденса, я смоделировал роль властных отношений и пространственно-временного контекста. В отличие от агрегаторов и заказчиков работ, работодатели обладают ресурсами производства (автопарки и логистические центры) и могут контролировать время работы водителя. Эта власть позволяет устанавливать правила работы, которые непреднамеренно препятствуют воспроизводству солидарности в трудовых группах. Очень важно, что это происходит именно непреднамеренно: работодатели и агрегаторы не стремятся разрушить трудовые сообщества, в чём их винят сторонники теории трудовых процессов. Более того, платформенные работники при прочих равных имеют больше возможностей для самоорганизации, чем наёмные работники в корпоративных компаниях, потому что фирмы распоряжаются не только средствами производства, но и временем сотрудника, устанавливая больше правил и ограничений, чем платформы. Э. Гидденс видел особую роль социологического анализа в исследовании непреднамеренных последствий преднамеренных действий [Giddens 1986].

Удалённость от работодателя в пространстве и времени способствует образованию «свободных пространств» [Boyer, Evans 1986], в которых дальнбойщики нарушают правила работодателя. Парадоксальным образом постоянная пространственная мобильность в определённых случаях создаёт, а не ограничивает возможности солидаризации, потому что отдалённость от работодателей и других властных акторов в пространстве и времени позволяет работникам взаимодействовать друг с другом в «свободных пространствах» даже в условиях ограничений и правил, устанавливаемых работодателем. Чем дальше от работодателей и подконтрольной им инфраструктуры трудятся водители, тем больше возможности неформальной самоорганизации, через которую воспроизводится трудовая солидарность.

## Приложение 1. Сопоставительный анализ пространственно-временной организации труда и практик взаимодействия курьеров, таксистов и дальнобойщиков

Таблица III.1

### Пространственная организация труда курьеров и таксистов

Источник	Метод исследования	Страна	Сфера деятельности	Время, затрачиваемое на работу (часов в день)	Пространственные точки общения	Зависимость времени работы от работодателя
Chen 2022	Этнография	Китай	Доставка еды	Не указано	Кафе;	Платформа устанавливает ограничения
Della Porta, Chesta, Cini 2022	Интервью, участвующее наблюдение	Италия	Доставка еды	До 14–15 в сутки (иногда)	Скверы и площади; места ожидания заказов; закусочные	Не указано
Hau, Borello 2024	Интервью, наблюдения	Дания	Доставка еды	Не указано	Кафе	Курьеры свободно отказываются от заказов, сами назначают график
Kuttler 2023	Интервью, этнография, опрос	Индия	Такси	Не указано	АЗС, парковки, молельные, авто-сервисы	Не указано
Kwan 2022	Интервью и чатно-графия	Китай	Такси	10–18	Не указано	Не указано
Lei 2021	Интервью, участвующее наблюдение и онлайн-этнография	Китай	Доставка еды	Переработки	Станции компании; общественные места для тех, у кого нет станций	Платформа устанавливает ограничения
Liu, Wang 2022	Интервью, сетевая этнография	Китай	Дальнобойщики	Не указано	Не указано	Не указано
Morales-Muñoz, Roca 2022	Этнография, интервью	Чили	Такси	Не указано	АЗС и парковки в районах с высоким спросом	Нет
	Этнография, интервью	Испания	Доставка еды	Не указано	Зоны, где курьеры должны включать приложение для получения заказов	Нет
Parth, Bathini, Kandathil 2023	Интервью, наблюдения в местах сбора, нетнография;	Индия	Такси	До 14–18 (иногда)	Офис компании; 15–20 городских закусочных; парковки у аэропортов и вокзалов	Стимулирующие бонусы
Peng et al. 2022	Интервью, опрос, картографирование	Китай	Доставка еды	12, 6–7 дней в неделю	Общественные пространства; рестораны на вынос с зонами для курьеров; атриумы	Не указано
Shu, Liu, Dong 2023	Этнография	Китай	Доставка еды	В дождь не менее 9	Бистро (где питаются сами), рестораны и продуктовые рынки	Стимулирующие бонусы, штрафы за опоздания

Таблица III.1. Окончание

Источник	Метод исследования	Страна	Сфера деятельности	Время, затрачиваемое на работу (час. в день)	Пространственные точки общенения	Зависимость времени работы от работодателя
Sun 2019	Этнография	Китай	Доставка еды	В среднем 12,4	Кафе	Алгоритм рассчитывает время и подгоняет, стимулирующие бонусы
Tassinari, Maccagnone 2020	Интервью, участвующие практики	Англия	Доставка еды	Не указано	Места ожидания заказов (zone centres): центральные площади, парки и популярные рестораны	Платформа устанавливает время, но водители могут меняться сменами;
Xing 2022	Этнография	Китай	Такси	От 10	Аэропорты, вокзалы; АЗС; точки начала и окончания поездок	За 4 отказа от заказов — отстранение на сутки.
Wells, Attoh, Cullen 2021	Интервью	США	Такси	Не указано	Парковка аэропорта	Да
Yu, Treré, Bonini 2022	Интервью и интернет-этнография	Китай	Доставка еды	Не указано	Не указано	Платформа устанавливает ограничения
Zhou, Pun 2022	Интервью, участвующие практики	Китай	Такси	Не указано	Общественные пространства во время ожидания	Не указано



Таблица III.2

**Самоорганизация курьеров и таксистов**

Источник	Взаимное обучение и обмен информацией	Самоорганизация через чаты	Практики взаимопомощи вне чатов
Chen 2018	Не указано	Обмен информацией	Выполнение заказов друг за друга
Della Porta, Chesta, Cini 2022	Не указано	Не указано	Не указано
Hau, Borello 2024	Не указано	WhatsApp, Facebook*	Обмен рабочими сменами
Kwan 2022	Не указано	Обмен фото и видео в WeChat; запись пения друг для друга	Присмотр за детьми; подбадривание друг друга в чатах; коллективная защита девушек-таксистов от насилия
Kuttler 2023	Обмен информацией	Обмен информацией	Обмен информацией
Lei 2021	Подача жалоб и получение компенсации от компании	WeChat	Не указано
Liu, Wang 2022	Обмен информацией	Обмен информацией	Не указано
Morales-Muñoz, Roca 2022	Обмен информацией	Защита от рисков и максимизация доходов	Контроль предложения и спроса — коллективное взаимодействие через чат; экстренная помощь
Parth, Bathini, Kandathil 2023	Взаимообучение практикам пользования чатами и лазейками в приложениях; обмен информацией о дорожном движении	Продажа друг другу автомобилей	Пожертвования семье погибшего таксиста; помощь в ДТП, при преследовании дорожной полицией, с проблемными клиентами, в личных проблемах
Peng et al. 2022	Не указано	Обмен информацией	Не указано
Shu, Liu, Dong 2023	Обмениваются информацией в чатах	Просят диспетчера на станции помочь, общаются в WeChat, выполняют заказы друг друга	Выполнение заказов друг за друга
Sun 2019	Обмен практиками обмана алгоритма; у каждого водителя два-три чата	Заказы друг друга для получения бонусов	Выполнение заказов друг за друга
Tassinari, Maccarrone 2020	Обмен информацией о дорожном движении, советами и хитростями; взаимодействие в работе в приложении	Сначала — общение в чатах работодателя, позже — переход в собственные чаты	Проколы колёс, экстренные ситуации, обмен сменами, проблемы с приложением
Xing 2022	Обмен пространственно-временными схемами работы; обмен информацией о ситуации на дороге, о наличии топлива на АЗС	Несколько чатов у каждого	Пример: таксист помог коллеге отвезти тестя в больницу; помощь с неплательщиками; коллективные поездки на природу и ужины в кафе
Wells, Attoh, Cullen 2021	Не указано	Обмен информацией	Забастовка
Yu, Treré, Bonini 2022	Взаимообучение работе в приложении и обходу платформенных правил, практикам общения с продавцами, оформления документов и поиска жилья; обмен информацией о кафе, бонусах в приложении по погоде	Большие общие группы для помощи по работе и малочисленные частные — для личного общения; коллективный сбор данных по алгоритму	Экстренная поддержка: делятся экипировкой и батареями для скутеров; помощь в ДТП
Zhou, Pun 2022	Обмен информацией о дорожной полиции и условиях дорожного движения		Не указано

\* Facebook как соцсеть, принадлежащая компании Meta, признанной в РФ экстремистской организацией, заблокирована и запрещена.

## Литература

- Барсукова С. Ю. 2012. Неформальная экономика: понятие, история изучения, исследовательские подходы. *Социологические исследования*. 2: 31–39.
- Бурдьё П. 1993. Социальное пространство и символическая власть. *THESIS*. 2: 137–150.
- Гадея Ш. 2011. Социология профессий и социология профессиональных групп. За изменение перспективы. В кн.: Романова П., Ярская-Смирнова Е. (отв. ред) *Антропология профессий, или Посторонним вход разрешен*. М.: Вариант, ЦСПГИ; 15–34.
- Гофман А. Б. 1989. Очередь как институт. В сб. Вишневский А. Г. (отв. ред.). *В человеческом измерении. Перестройка: гласность, демократия, социализм*. М.: Прогресс; 478–485.
- Гофман А. Б. 2013. Солидарность или правила, Дюркгейм или Хайек? О двух формах социальной интеграции. В кн.: Покровский Н. Е., Ефременко Д. В. (ред.) *Социологический ежегодник 2012*. М.: ИНИОН РАН; Кафедра общей социологии НИУ ВШЭ; 97–167.
- Грановеттер М. 2009. Сила слабых связей. *Экономическая социология*. 10 (4): 31–50. URL: [https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208204981/ecsoc\\_t10\\_n4.pdf#page=31](https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208204981/ecsoc_t10_n4.pdf#page=31)
- Давыдов В. Н. 2019. Неформальное природопользование на Северном Байкале: добыча биоресурсов в свободных пространствах. *Этнографическое обозрение*. 4: 76–88.
- Дюркгейм Э. 1996. *О разделении общественного труда*. М.: Канон.
- Зиммель Г. 2015. *Избранное. Проблемы социологии*. М.; СПб.: Центр гуманитарных инициатив.
- Кордонский С. Г., Плюснин Ю. М. 2018. Архаические экономические институты: распределенные мануфактуры в малых городах России. *Мир России. Социология. Этнология*. 27 (4): 6–30.
- Лурье Я. 2023. Политики времени, логистика и неравенства в современных российских грузоперевозках. *Антропологический форум*. 58: 247–277.
- Николаев В. Г. 2000. Советская очередь как среда обитания. *Россия и современный мир*. 3: 37–48.
- Ольденбург Р. 2014. *Третье место: кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места «тусовок» как фундамент сообщества*. М.: НЛО.
- Парсонс Т. П. 1998. *Система современных обществ*. М.: Аспект Пресс.
- Позаненко А. А. 2016. Самоизолирующиеся сообщества. Социальная структура поселений родовых поместий. *Мир России. Социология. Этнология*. 25 (1): 129–153.
- Селеев С., Павлов А. Б. 2016. *Гаражники*. М.: Страна Oz.
- Солоненко Е. А. 2023. Полевой дневник в исследованиях сельской местности: особенности фиксации и организации данных. *Интеракция. Интервью. Интерпретация*. 15 (3): 80–91.

- Сталинов Г. А. 2024. Самоорганизация атомизированных мобильных работников: практики воспроизводства трудовой солидарности среди дальнобойщиков. *Мир России. Социология. Этнология*. 33 (2): 56–76.
- Стэндинг Г. 2014. *Прекариат: новый опасный класс*. М.: Ad Marginem.
- Тощенко Ж. Т. 2015. Прекариат — новый социальный класс. *Социологические исследования*. 6: 3–13.
- Тённис Ф. 2002. *Общность и общество. Основные понятия чистой социологии*. М.: Владимир Даль.
- Урри Дж. 2012. *Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия*. М.: Изд. дом ВШЭ.
- Филиппов А. Ф. 2011. Мобильность и солидарность: Статья первая. *Социологическое обозрение*. 10 (3): 4–20.
- Шевчук А. В. 2023. Теоретизируя цифровые платформы: концептуальная схема для гиг-экономики. *Экономическая социология*. 24 (5): 11–53. URL: [https://ecsoc.hse.ru/data/2023/11/30/2108414563/ecsoc\\_t24\\_n5.pdf#page=11](https://ecsoc.hse.ru/data/2023/11/30/2108414563/ecsoc_t24_n5.pdf#page=11)
- Якушина О. И. 2014. Идентичность в социологической теории Э. Гидденса. *Вестник РАЕН*. 14 (4): 87–95.
- Atzeni M. 2010. *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*. New York: Springer.
- Argounova-Low T. 2012. Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics*. 6 (1): 71–88.
- Belzer M. 2000. *Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation*. Oxford: Oxford University Press.
- Bianchi F., Casnici N., Squazzoni F. 2018. Solidarity as a Byproduct of Professional Collaboration: Social Support and Trust in a Coworking Space. *Social Networks*. 54: 61–72.
- Birtchnell T., Savitzky S., Urry J. 2015. Moving Cargos. In: Birtchnell T., Savitzky S., Urry J. (eds) *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age*. London: Routledge; 1–16.
- Boyte H., Evans S. 1986. *Free Spaces: The Sources of Democratic Change in America*. Chicago; London: The University of Chicago Press.
- Chen J. Y. 2018. Thrown under the Bus and Outrunning It! The Logic of Didi And Taxi Drivers' Labour and Activism in the On-Demand Economy. *New Media & Society*. 20 (8): 2691–2711.
- Chen J. Y., Sun P. 2020. Temporal Arbitrage, Fragmented Rush, and Opportunistic Behaviors: The Labor Politics of Time in the Platform Economy. *New Media & Society*. 22 (9): 1561–1579.
- Chen J. Y., Sun P., Qiu J. L. 2020. Deliver on the Promise of the Platform Economy. Research Report. *IT for Change*. URL: <https://projects.itforchange.net/platformpolitics/wp-content/uploads/2020/04/China-Research-Report.pdf>

- Della Porta D., Chesta R. E., Cini L. 2022. Mobilizing against the Odds. Solidarity in Action in the Platform Economy. *Berliner Journal für Soziologie*. 32 (2): 213–241.
- Dijkstra B. E., Coler M., Redeker G. 2021. The Multilingual Workplace Realities of Polish Truckers: A Case Study in the Netherlands. *Multilingua*. 40 (5): 589–616.
- Emerson R. M., Fretz R. I., Shaw L. L. 2011. *Writing Ethnographic Fieldnotes*. Chicago: University of Chicago Press.
- Fantasia R. 1989. *Cultures of Solidarity: Consciousness, Action, and Contemporary American Workers*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Giddens A. 1986. *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*. California: University of California Press.
- Gittleman M., Monaco K. 2020. Truck-Driving Jobs: Are They Headed for Rapid Elimination? *ILR Review*. 73 (1): 3–24.
- Gregson N. 2017. Mobilities, Mobile Work and Habitation: Truck Drivers and the Crisis in Occupational Auto-Mobility in the UK. *Mobilities*. 13 (3): 291–307.
- Hau M. F., Borello A. 2024. Between Coping and Resistance: Migrant Networks and Alternative Forms of Collectivism. *Economic and Industrial Democracy*. 45 (4): 1067–1089.
- Hatami A. et al. 2019. Effect of Co-Driver on job Content and Depression of Truck Drivers. *Safety and Health at Work*. 10 (1): 75–79.
- Heiland H. 2020. Workers' Voice in Platform Labour: An Overview. Research Report. *WSI Study*. 21. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung. URL: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/225444/1/wsi-study-21.pdf>
- Hollowell P. G. 1968. *Lorry Driver IIs 154*. London: Routledge.
- Kwan H. 2022. Women's Solidarity, Communicative Space, the Gig Economy's Social Reproduction and Labour Process: The Case of Female Platform Drivers in China. *Critical Sociology*. 48 (7–8): 1221–1236.
- Kuttler T. 2023. The Spatial Politics of Platformization: Negotiating Platform Power in Everyday Taxi Driving in Mumbai. *Geoforum*. 147: 103890.
- Lei Y. W. 2021. Delivering Solidarity: Platform Architecture and Collective Contention in China's Platform Economy. *American Sociological Review*. 86 (2): 279–309.
- LeMay S., Keller S. B. 2019. Fifty Years Inside the Minds of Truck Drivers. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*. 49 (6): 626–643.
- Levy K. E. 2015. The Contexts of Control: Information, Power, and Truck-Driving Work. *The Information Society*. 31 (2): 160–174.
- Liu N., Wang R. 2022. From Disembedding to Digital Re-Embedding: Social Media Empowerment and Solidarity Practices of Chinese Truck Drivers. *Social Media + Society*. 8 (2): 1–11.

- Merriman P. 2014. Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*. 9 (2): 167–187.
- Morales-Muñoz K., Roca B. 2022. The Sspatiality of Collective Action and Oorganization among Platform Workers in Spain and Chile. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 54 (7): 1411–1431.
- Morgan G., Pulignano V. 2020. Solidarity at Work: Concepts, Levels and Cchallenges. *Work, Employment and Society*. 34 (1): 18–34.
- Newlands G., Lutz C., Fieseler C. 2018. Collective Action and Provider Classification in the Sharing Economy. *New Technology, Work and Employment*. 33 (3): 250–267.
- Novoa A. 2014. ‘A Country on Wheels’: A Mobile Ethnography of Portuguese Lorry Drivers. *Environment and Planning A*. 46 (12): 2834–2847.
- Ouellet L. 1994. *Pedal to the Metal: The Work Life of Truckers*. Philadelphia: Temple University Press.
- Parth S., Bathini D. R., Kandathil G. 2023. Actions in Phygital Space: Work Solidarity and Collective Action among App-Based Cab Drivers in India. *New Technology, Work and Employment*. 38 (2): 206–229.
- Peng L. et al. 2022. Food Delivery Couriers and Their Interaction with Urban Public Space: A Case Study of a Typical “Takeaway Community” in the Wuhan Optics Valley Area. *Sustainability*. 14 (10): 6238.
- Ren X., Pritchard E., Vreden C. van, Newnam S., Iles R., Xia T. 2023. Factors Associated with Fatigued Driving among Australian Truck Drivers: A Cross-Sectional Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 20 (3): 2732.
- Rosin R. T. 2003. Vishnu and the Art of Motorcycle Driving: Towardan Anthropology of Traffic. *Kroeber Anthropological Society Papers*. 89: 55–74.
- ShuK., LiuH., DongC. 2023. Transcending “Flexible Time”: Platform Labor in the Chinese Food Delivery Industry and Its Temporal Politics. *New Media & Society*. 0 (0). URL: <https://doi.org/10.1177/14614448231213624>
- Sun P. 2019. Your Order, Their Labor: An Exploration of Algorithms and Laboring on Food Delivery Platforms in China. *Chinese Journal of Communication*. 12 (3): 308–323.
- Swain J., King B. 2022. Using Informal Conversations in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods*. 21. First published online. URL: <https://doi.org/10.1177/16094069221085056>
- Tassinari A., Maccarrone V. 2020. Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK. *Work, Employment and Society*. 34 (1): 35–54.
- Viscelli S. 2016. *The Big Rig: Trucking and the Decline of the American Dream*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Urry J. 2003. Social Networks, Travel and Talk. *The British Journal of Sociology*. 54 (2): 155–175.
- Wells K. J., Attoh K., Cullen D. 2021. “Just-in-Place” Labor: Driver Organizing in the Uber Workplace. *Environment and Planning A: Economy and Space*. 53 (2): 315–331.



- Xing J. L. 2022. Driving as Communities: Chinese Taxi Drivers' Technology, Job, and Mobility Choices under the Pressure of E-Hailing. *Mobilities*. 17 (5): 676–694.
- Yin R. K. 1981. The Case Study as a Serious Research Strategy. *Knowledge*. 3 (1): 97–114.
- Yu Z., Treré E., Bonini T. 2022. The Emergence of Algorithmic Solidarity: Unveiling Mutual Aid Practices and Resistance Among Chinese Delivery Workers. *Media International Australia*. 183 (1): 107–123.
- Zhou Y., Pun N. 2022. Affording Worker Solidarity in Motion: Theorising the Intersection between Social Media and Agential Practices in the Platform Economy. *New Media & Society*. 26 (8): 4885–4903.  
URL: <https://doi.org/10.1177/14614448221130474>

## DEBUT STUDIES

Georgii Stalinov

# The Practice of Reproducing Solidarity among Truckers, Couriers and Taxi Drivers

**STALINOV, Georgii** — Faculty of Social Sciences, School of Politics and Governance, Lecturer; Laboratory of Local Administration, HSE University. Address: 20 Myasnitskaya str., 101000, Moscow, Russian Federation.

**Email:** [gstalinov@hse.ru](mailto:gstalinov@hse.ru)

### Abstract

Couriers, taxi drivers and truckers are atomized workers who move daily in public spaces outside of work collectives. Nevertheless, they are able to maintain community solidarity through self-organizing practices. I compare the practices of interaction and mutual assistance in three groups through the theory of structuration by E. Giddens. The work is based on observations and interviews collected on 45 trips with truckers, as well as a systematic review of scientific articles describing the self-organization of couriers and taxi drivers.

Truckers, couriers and taxi drivers reproduce labor solidarity through self-organization practices implemented “face to face” and in virtual space. I have typologized practices according to their functions and the level of altruism. I have categorized these practices according to their functions and levels of altruism. Of particular importance in reproducing self-organization within a community are spatial points where workers meet daily on their routes, communicate with each other during stops, and wait for orders. Solidarity encompasses large masses of logistics workers, as weak ties arise within the labor communities of entire cities or even states (among truckers), rather than in local offices and enterprises. Platform couriers and taxi drivers, due to their ability to manage their own time, have more freedom for self-organization than hired truckers who work under restrictions and rules imposed by employers. However, under conditions of spatial remoteness, employers are not always able to exercise control over the activities of their subordinates; therefore, “free spaces” are formed in which employees can violate established rules with impunity.

**Keywords:** labor solidarity; self-organization; practices of solidarity reproduction; interaction and mutual assistance; truckers; couriers; taxi drivers; spatial mobility.

### Acknowledgments

I appreciate the Khamovniki Foundation for supporting the project “Life on the Road: Truckers”, in which the main material was collected. I thank Cholpon Beishenalieva (director of the Foundation) for organizational support, my supervisor Yu. M. Plyusnin for organizational assistance in one of the expeditions and writing the article, A. A. Pozanenko for help in collecting material in one of the expeditions, R. N. Abramov for speaking as a debater during the discussion of the work at the seminar of the International Laboratory for Social Integration Research of HSE University, my classmate Natalia Baisha — for organizing the seminar. The discussion of the materials and the theoretical framework on which the work is based within the project group of the HSE Faculty of Social Sciences “Informal self-organization and the economics of taxi and delivery in the shadow of the platform.”

## References

- Atzeni M. (2010) *Workplace Conflict: Mobilization and Solidarity in Argentina*, New York: Springer.
- Argounova-Low T. (2012) Roads and Roadlessness: Driving Trucks in Siberia. *Journal of Ethnology and Folkloristics*, vol. 6, no 1, pp. 71–88.
- Barsukova S. Yu. (2012) Nephormal'naya ekonomika: ponyatiye, istoriya izucheniya, issledovatel'skiye podkhody [Informal Economy: Concept, History, Research Approaches]. *Sociological Studies = Sotsiologicheskie Issledovaniia*, no 2, pp. 31–39 (in Russian).
- Belzer M. (2000) *Sweatshops on Wheels: Winners and Losers in Trucking Deregulation*, Oxford: Oxford University Press.
- Bianchi F., Casnici N., Squazzoni F. (2018) Solidarity as a Byproduct of Professional Collaboration: Social Support and Trust in a Coworking Space. *Social Networks*, vol. 54, pp. 61–72.
- Birtchnell T., Savitzky S., Urry J. (2015) 'Moving Cargos'. *Cargomobilities: Moving Materials in a Global Age* (eds. T. Birtchnell, S. Savitzky, J. Urry), London: Routledge, pp. 1–16.
- Boyte H., Evans S. (1986) *Free Spaces: The Sources of Democratic Change in America*, Chicago; London: The University of Chicago Press.
- Bourdieu P. (1993) Sotsial'noe prostranstvo i simvolicheskaya vlast' [Social Space and Symbolic Power = Espace social et pouvoir symbolique]. *Thesis*, no 2, pp. 137–150 (in Russian).
- Chen J. Y. (2018) Thrown under the Bus and Outrunning It! The Logic of Didi and Taxi Drivers' Labour and Activism in the On-Demand Economy. *New Media & Society*, vol. 20, no 8, pp. 2691–2711.
- Chen J. Y., Sun P. (2020) Temporal Arbitrage, Fragmented Rush, and Opportunistic Behaviors: The Labor Politics of time in the Platform Economy. *New Media & Society*, vol. 22, no 9, pp. 1561–1579.
- Chen J. Y., Sun P., Qiu J. L. (2020) Deliver on the Promise of the Platform Economy. Research Report. *IT for Change*. Available at: <https://projects.itforchange.net/platformpolitics/wp-content/uploads/2020/04/China-Research-Report.pdf> (accessed 10 January 2024).
- Davydov V. N. (2019) Nephormal'noe prirodopol'zovanie na Severnom Baikale: dobycha bioresursov v svobodnykh prostranstvakh [Informal Land Use in Northern Baikal: Extraction of Bioresources in "Free Spaces"]. *Etnograficheskoe obozrenie*, no 4, pp. 76–88 (in Russian).
- Della Porta D., Chesta R. E., Cini L. (2022) Mobilizing against the Odds. Solidarity in Action in the Platform Economy. *Berliner Journal für Soziologie*. vol. 32, no 2, pp. 213–241.
- Dijkstra B. E., Coler M., Redeker G. (2021) The Multilingual Workplace Realities of Polish Truckers: A Case Study in the Netherlands. *Multilingua*, vol. 40, no 5, pp. 589–616.
- Durkheim E. (1996) *O razdelenii obshchestvennogo truda* [The Division of Labor in Society], Moscow: Kanon Publiser (in Russian).

- Emerson R. M., Fretz R. I., Shaw L. L. (2011) *Writing Ethnographic Fieldnotes*, Chicago: University of Chicago Press.
- Fantasia R. (1989) *Cultures of Solidarity: Consciousness, Action, and Contemporary American Workers*, Berkeley, CA: University of California Press.
- Filippov A. (2011) Mobil'nost' i solidarnost'. Stat'ya pervaya [Mobility and Solidarity. Paper 1]. *Russian Sociological Review = Sociologicheskoe obozrenie*, vol. 10, no 3, pp. 4–20 (in Russian).
- Gadea Sh. (2011) Sotsiologiya professiy i sotsiologiya professional'nykh grupp. V zashchitu izmeneniya podkhoda [Sociology of Professions and Sociology of Professional Groups]. *Antropologiya professiy, ili Postoronnim vkhod razreshen* [Anthropology of the Profession or Unauthorized Entry is Prohibited] (eds. P. Romanova, E. Yarskoj-Smirnova), Moscow: Variant; CSPGI, pp. 15–34 (in Russian).
- Giddens A. (1986) *The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration*, Berkeley, CA: University of California Press.
- Gittleman M., Monaco K. (2020) Truck-Driving Jobs: Are They Headed for Rapid Elimination? *ILR Review*, vol. 73, no 1, pp. 3–24.
- Gofman A. B. (1989) Ochered' kak institute [Queue as an Institute]. *V chelovecheskom izmerenii. Perestroika, glastnost, demokratiya, sotsializm* [At the Human Dimension. Perestroika: Glastnost, Democracy, and Socialism] (ed. A. G. Vishnevskiy), Moscow: Progress, pp. 478–485 (in Russian).
- Gofman A. B. (2013) Solidarnost' ili pravila, Dyurkgeym ili Khayyek? O dvukh phormakh sotsial'noy integratsii [Solidarity or Rules, Durkheim or Hayek? On Two Forms of Social Integration]. *Sotsiologicheskii yezhegodnik 2012* [Sociological Yearbook 2012], Moscow: INION RAS; HSE, pp. 97–167 (in Russian).
- Granovetter M. (2009) Sila slabykh svyazey [The Strength of Weak Ties]. *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 10, no 4, pp. 31–50. Available at: [https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208204981/ecsoc\\_t10\\_n4.pdf#page=31](https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208204981/ecsoc_t10_n4.pdf#page=31) (accessed 16 January 2025) (in Russian).
- Gregson N. (2017) Mobilities, Mobile Work and Habitation: Truck Drivers and the Crisis in Occupational Auto-Mobility in the UK. *Mobilities*, vol. 13, no 3, pp. 291–307.
- Hau M. F., Borello A. (2024) Between Coping and Resistance: Migrant Networks and Alternative Forms of Collectivism. *Economic and Industrial Democracy*, vol. 45, no 4, pp. 1067–1089.
- Hatami A., Vosoughi S., Hosseini A. F., Ebrahimi H. (2019) Effect of Co-Driver on Job Content and Depression of Truck Drivers. *Safety and Health at Work*, vol. 10, no 1, pp. 75–79.
- Heiland H. (2020) Workers' Voice in Platform Labour: An Overview. *Research Report. WSI Study*, no 21, Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung. Available at: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/225444/1/wsi-study-21.pdf> (accessed 10 January 2024).
- Hollowell P. G. (1968) *Lorry Driver Ils 154*, London: Routledge.
- Kordonsky S., Plusnin J. (2018) Arkhaicheskie ekonomicheskie instituty: raspredelennye manufaktury v malykh gorodakh Rossii [Archaic Economic Institutions: “Scattered Manufactories” in Russian Towns]. *Universe of Russia = Mir Rossii*, vol. 27, no 4, pp. 6–30 (in Russian).

- Kwan H. (2022) Women's Solidarity, Communicative Space, the Gig Economy's Social Reproduction and Labour Process: The Case of Female Platform Drivers in China. *Critical Sociology*, vol. 48, no 7–8, pp. 1221–1236.
- Kuttler T. (2023) The Spatial Politics of Platformization: Negotiating Platform Power in Everyday Taxi Driving in Mumbai. *Geoforum*, vol. 147, art. 103890.
- Lei Y. W. (2021) Delivering Solidarity: Platform Architecture and Collective Contention in China's Platform Economy. *American Sociological Review*, vol. 86, no 2, pp. 279–309.
- LeMay S., Keller S. B. (2019) Fifty Years Inside the Minds of Truck Drivers. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 49, no 6, pp. 626–643.
- Levy K. E. (2015) The Contexts of Control: Information, Power, and Truck-Driving Work. *The Information Society*, vol. 31, no 2, pp. 160–174.
- Liu N., Wang R. (2022) From Disembedding to Digital Re-Embedding: Social Media Empowerment and Solidarity Practices of Chinese Truck Drivers. *Social Media + Society*, vol. 8, no 2, pp. 1–11.
- Lur'e Ya. (2023) Politiki vremeni, logistika i neravenstva v sovremennykh rossiyskikh gruzoperevozkakh [Logistics, Inequalities and the Politics of Time in Contemporary Russian Trucking]. *Forum for Anthropology and Culture = Antropologicheskij forum*, vol. 58, pp. 247–277 (in Russian).
- Merriman P. (2014) Rethinking Mobile Methods. *Mobilities*, vol. 9, no 2, pp. 167–187.
- Morales-Muñoz K., Roca B. (2022) The Spatiality of Collective Action and Organization among Platform Workers in Spain and Chile. *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 54, no 7, pp. 1411–1431.
- Morgan G., Pulignano V. (2020) Solidarity at Work: Concepts, Levels and Challenges. *Work, Employment and Society*, vol. 34, no 1, pp. 18–34.
- Newlands G., Lutz C., Fieseler C. (2018) Collective Action and Provider Classification in the Sharing Economy. *New Technology, Work and Employment*, vol. 33, no 3, pp. 250–267.
- Nikolaev V. G. (2000) Sovetskaya ochered' kak sreda obitaniya [The Soviet Queue as a Habitat]. *Russia and the Contemporary World = Rossiya i Sovremennyy Mir*, no 3, pp. 37–48 (in Russian).
- Novoa A. (2014) 'A Country on Wheels': A Mobile Ethnography of Portuguese Lorry Drivers. *Environment and Planning A*, vol. 46, no 12, pp. 2834–2847.
- Ouellet L. (1994) *Pedal to the Metal: The Work Life of Truckers*, Philadelphia: Temple University Press.
- Oldenburg R. (2014) *Tretye mesto: kaffe, kopheyne, knizhnye magaziny, bary, salony krasoty i drugie mesta "tusovok" kak phundament soobshchestva* [Third Place: Cafe, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Beauty Salons and Other "Parties" Place as the Foundation of the Community], Moscow: NLO (in Russian).
- Parsons T. (1998) *Sistema sovremennykh obshchestv* [System of Modern Societies], Moscow: Aspect Press (in Russian).



- Parth S., Bathini D. R., Kandathil G. (2023) Actions in Phygital Space: Work Solidarity and Collective Action among App-Based Cab Drivers in India. *New Technology, Work and Employment*, vol. 8, no 2, pp. 206–229.
- Peng L., Shui S., Li Z., Yang J. (2022) Food Delivery Couriers and Their Interaction with Urban Public Space: A Case Study of a Typical “Takeaway Community” in the Wuhan Optics Valley area. *Sustainability*, vol. 14, no 10, art. 6238.
- Pozanenko A. A. (2016) Samoizoliruyushchiesya soobshchestva. Sotsial'naya struktura poseleniy rodovyykh pomestiy [Self-Isolated Communities — The Social Structure of Kin's Domain Settlements]. *Universe of Russia = Mir Rossii*, no 1, pp. 129–153 (in Russian).
- Ren X., Pritchard E., Vreden C. van, Newnam S., Iles R., Xia T. (2023) Factors Associated with Fatigued Driving among Australian Truck Drivers: A Cross-Sectional Study. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 20, no 3, art. 2732.
- Rosin R. T. (2003) Vishnu and the Art of Motorcycle Driving: Toward an Anthropology of Traffic. *Kroeber Anthropological Society Papers*, vol. 89, pp. 55–74.
- Seleev S., Pavlov A. (2016) *Garazhniki* [Garage Workers], Moscow: OZ Land (in Russian)
- Solonenko E. A. (2023) Polevoy dnevnik v issledovaniyakh selskoy mestnosti: osobennosti phiksatsii i organizatsii dannykh [Field Diary in Rural Research: Features of Fixing and Organizing Data]. *Interaction. Interview. Interpretation = Interakciya. Interv'yu. Interpretatsiya*, vol. 15, no 3, pp. 80–91 (in Russian).
- Shu K., Liu H., Dong C. (2023) Transcending “Flexible Time”: Platform Labor in the Chinese Food Delivery Industry and Its Temporal Politics. *New Media & Society*, vol. 0, no 0. Available at: <https://doi.org/10.1177/14614448231213624> (accessed 20 January 2025).
- Shevchuk A. (2023) Teoretiziruya tsifrovyye platforny: kontseptual'naya skhema dlya gig-ekonomiki [Theorizing Digital Platforms: A Conceptual Framework for the Gig Economy]. *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 24, no 5, pp. 11–53. doi: 10.17323/1726-3247-2023-5-11-53 (in Russian).
- Simmel G. (2015) *Izbrannoye. Problemy sotsiologii* [Favorites. Problems of Sociology], Moscow; St. Petersburg: Tsentr gumanitarnykh initsiativ (in Russian).
- Stalinov G. A. (2024) Samoorganizatsiya atomizirovannykh mobil'nykh rabotnikov: praktiki vosproizvodstva trudovoy solidarnosti sredi dal'noboyshchikov [Practices of Reproducing Workplace Solidarity among Long-Haul Truckers]. *Universe of Russia = Mir Rossii*, vol. 33, no 2, pp. 56–76 (in Russian).
- Standing G. (2014) *Prekariat: novyy opasnyi klass* [The Precariat: The New Dangerous Class], Moscow: Ad Marginem Press (in Russian).
- Sun P. (2019) Your Order, Their Labor: An Exploration of Algorithms and Laboring on Food Delivery Platforms in China. *Chinese Journal of Communication*, vol. 12, no 3, pp. 308–323.
- Swain J., King B. (2022) Using Informal Conversations in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods*. vol. 21, First published online. Available at: <https://doi.org/10.1177/16094069221085056> (accessed 16 January 2025).

- Tassinari A., Maccarrone V. (2020) Riders on the Storm: Workplace Solidarity among Gig Economy Couriers in Italy and the UK. *Work, Employment and Society*, vol. 34, no 1, pp. 35–54.
- Toshchenko Zh. T. (2015) Prekariat: novyy sotsialnyi klass [Precariat — a New Social Class. *Sociological Studies = Sotsiologicheskie Issledovaniia*, no 6, pp. 3–13 (in Russian).
- Tönnies F. (2002) Obshchnost' i obshchestvo. Osnovnye ponyatiya chistoy sotsiologii [Gemeinschaft and Gesellschaft: Basic Concept of Pure Sociology], Moscow: Vladimir Dal' (in Russian).
- Viscelli S. (2016) *The Big Rig: Trucking and the Decline of the American Dream*, Berkeley, CA: University of California Press.
- Urry J. (2003) Social Networks, Travel and Talk. *The British Journal of Sociology*, vol. 54, no 2, pp. 155–175.
- Urry J. (2012) *Sotsiologiya za predelami obshchestv: vidy mobil'nosti dlya XXI stoletiya* [Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century], Moscow: HSE Publishing House (in Russian).
- Wells K. J., Attoh K., Cullen D. (2021) “Just-in-Place” Labor: Driver Organizing in the Uber Workplace. *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 53, no 2, pp. 315–331.
- Xing J. L. (2022) Driving as Communities: Chinese Taxi Drivers' Technology, Job, and Mobility Choices under the Pressure of E-Hailing. *Mobilities*, vol. 17, no 5, pp. 676–694.
- Yakushina O. I. (2014) Identichnost' v sotsiologicheskoy teorii E. Giddensa [Identity in the Sociological Theory of E. Giddens]. *Bulletin of the Russian Academy of Natural Sciences = Vestnik RAEN*, vol. 14, no 4, pp. 87–95 (in Russian).
- Yin R. K. (1981) The Case Study as a Serious Research Strategy. *Knowledge*, vol. 3, no 1, pp. 97–114.
- Yu Z., Treré E., Bonini T. (2022) The Emergence of Algorithmic Solidarity: Unveiling Mutual Aid Practices and Resistance among Chinese Delivery Workers. *Media International Australia*, vol. 183, no 1, pp. 107–123.
- Zhou Y., Pun N. (2022) Affording Worker Solidarity in Motion: Theorising the intersection between Social Media and Agential Practices in the Platform Economy. *New Media & Society*, vol. 26, no 8, pp. 4885–4903. Available at: <https://doi.org/10.1177/14614448221130474> (accessed 16 January 2025).

**Received:** May 8, 2024

**Citation:** Stalinov G. (2025) Znachenie prostranstva i vlasti v vosproizvodstve solidarnosti sredi dal'noboyshhikov, kurerov i taksistov [The Practice of Reproducing Solidarity Among Truckers, Couriers and Taxi Drivers]. *Journal of Economic Sociology = Ekonomicheskaya sotsiologiya*, vol. 26, no 1, pp. 113–142. doi: 10.17323/1726-3247-2025-1-113-142 (in Russian).