Статьи. Исследования

Антон Смолькин

Маленький переполох в большом трамвае: микросоциологический анализ ситуации «уступить/не уступить пожилому человеку место в общественном транспорте»

В статье с позиций теоретических разработок И. Гофмана анализируется амбивалентность практик следования правилу, предписывающему уступать место пожилому человеку в общественном транспорте. На материалах включенного наблюдения и интервью описано влияние на ситуацию ее сторонних участников и организации пространства салона, способы работы лица, помогающие пожилым людям получить место, и действия сидящих, пользующихся широким спектром правил нарушения правил, чтобы место не уступать. Предполагается, что выявленныестратегии уклонения («демонстрация занятости», «невнимательность» или их гибридные варианты) достаточно универсальны и могут быть обнаружены во многих ситуациях, допускающих правила нарушения правил. Дополнительную неопределенность некоторым из таких ситуаций задает контекст, когда речь идет о правилах/ценностях символического порядка, и выполнить некоторое действие означает проявить уважение.

Ключевые слова: правила нарушения правил, пожилые люди, уважение, поведение в общественных местах, работа лица, социология транспорта, социология города.

Смолькин Антон Александрович — кандидат социологических наук (2005), MA in Sociology Манчестерского университета, заведующий философско-социологическим отделением ФГУ Академии при Президенте Российской Федерации, РАНХиГС. Научные интересы: социология старости, микросоциология. E-mail: anton.smolkin@gmail.com.

Статья написана по результатам научно-исследовательской работы «Трансформация культурного пространства мегаполиса: картография, экспертиза, мониторинг» в рамках государственного задания РАНХиГС за 2013 год.

Введение

В контексте социологии старения изучение порядка интеракций в общественном транспорте приобретает особое значение, так как одним из базовых элементов данного порядка является действие «уступить место пожилому человеку». По сути, это едва ли не единственный наблюдаемый маркер уважения к позднему возрасту, практически исключающий влияние прочих факторов, таких, как знакомство или особый индивидуальный статус. Это объясняется тем, что в пространстве салона транспортного средства все обладают формально равным статусом *пассажира.* Личные характеристики здесь сведены к минимуму и запакованы в контекст, не давая значимых преимуществ. При этом общественный транспорт — опять же практически единственная ситуация (с некоторой оговоркой для очередей), когда соприсутствие с представителями третьего возраста зачастую предполагает взаимодействие с *незнакомым* пожилым человеком. Именно поэтому интеракции в транспорте представляют особую важность и интерес для исследования социального статуса старости.

Несмотря на очевидное обстоятельство, что на практике уважение можно оценить лишь условно[1] [Chipperfield, 1992, p. 28], *в первом приближении* сам факт уступания/неуступания места позволяет провести ясную наблюдаемую границу между исполнением/неисполнением уважительных действий.

Уступание места понимается участниками ситуации как проявление уважения и в повседневной перспективе оценивается именно в этом значении. Есть, впрочем, основания утверждать, что причины и содержание этого уважения действующие понимают по-разному, и имеются по крайней мере две противоположные модели объяснения его природы [Smol'kin, 2013]. Данные модели не являются предметом обсуждения в данной статье, однако дальнейшее изложение следует воспринимать с учетом указанной оговорки. В этой работе я исхожу из обыденной логики, в которой «уступить место» тождественно «проявить уважение», не различая типы уважения или уважение как исполнение нормы/индивидуальное решение.

В данной статье я предприму попытку описать ситуацию «(не) уступания места» пожилым людям в общественном транспорте. Основные вопросы, которые я постараюсь осветить: кому именно уступают место? От кого ожидают, что он(а) уступит место, и кто это делает в действительности? При каких обстоятельствах выше вероятность того, что место уступят/не уступят? Как на практике его уступают — и, что даже более интересно, — как уклоняются от того, чтобы место уступить?

1 Затруднительно определить уровень, при котором уважение должно считаться достаточным/приемлемым.

Теоретическая рамка исследования

Ситуации, наблюдаемые в транспорте, можно осмыслить в рамках теоретических представлений И. Гофмана о ритуалах взаимодействия лицом-к-лицу [Гофман 2009a, 2009b]. Лицо, по Гофману, — это образ, который человек стремится придать себе, ситуативно приняв, как считают другие, некоторую линию поведения. Лицо «диффузно рассеяно в потоке событий взаимодействия» [Гофман, 2009a, с. 20] и оказывается видимым только в процессе ситуативно оцениваемых событий. Обязанностью актора становится обеспечение устойчивости конкретного экспрессивного порядка таким образом, чтобы все события соответствовали выбранной линии поведения или ее изменению — в этом, собственно, и состоит *работа лица* по Гофману. Основой порядка взаимодействия является не справедливость, а принцип сохранения лица всеми участниками, что отводит центральную роль коммуникации, а не ее фактическим результатам.

Правила поведения имеют своей целью не эффективность или экономию, но установление (статусной) справедливости/баланса. Поскольку логика (статусной) справедливости является для акторов естественной — и, возможно, единственной представляемой, большинство действий, предписанных правилами поведения, выполняются нерефлексивно, потому что «захотелось», при этом ситуация нарушения правил (действием или бездействием) ставит в неловкую ситуацию обе стороны[1].

Гофман предлагает различать содержательные и церемониальные правила. Первые касаются вопросов, важных и вне (контекста) коммуникации. Вторые, представляющиеся менее важными, отвечают за способы, с помощью которых актор сообщает о своем отношении к другим участникам ситуации[2]. Однако в действительности церемониальные правила важнее, чем кажутся на первый взгляд. Обычно являясь актами проявления уважения, они реализуют важную функцию подтверждения статуса, а, значит, воспроизводства системы социальных отношений без значимых ресурсных затрат. «Жесты, которые мы иногда называем пустыми, возможно, на самом деле являются самой наполненной вещью из всех» [Гофман, 2009b, с. 114].

1 Обычно такие правила симметричны, однако рассматриваемые случаи будут как раз являться исключением. По всей видимости, ответственность за сохранение лица у пожилого человека оказывается ниже в силу объективных обстоятельств (подробнее см. следующий раздел); более того, это может служить инструментом воздействия на окружающих.

2 Следует оговориться: на практике церемониальный компонент присутствует и в большинстве содержательных действий.

Описывая приемы *сохранения лица*, Гофман предполагает, что необходимость корректировочного взаимообмена в ситуации с нарушенным балансом статусов/позиций *очевидна* ее участникам, и потому *неизбежна*. Однако фокус моего внимания будет смещен в сторону событий, принципиально незавершенных, разбалансированных, не дошедших до корректировочных взаимообменов. Максимальная вероятность последних здесь характерна лишь для тех случаев, когда есть *взаимное понимание понимания* — когда (каждый) актор знает, что партнеру (ам) по ситуации уже очевидно, что он, актор, правильно опознал ситуацию и должен осознавать, какие именно действия от него требуется выполнить.

Интересующий меня подкласс ситуаций известен как «правила нарушения правил». Гофман в использованных мной работах не уделяет ему непосредственного внимания. Однако они схватываются/предсказываются его логикой рассуждений об избегании (вид работы лица) и искуплении (*offering*), т. е. способе объяснить, почему контекстно требуемые действия не были исполнены. Обычно объяснение достигается отсылкой к неким неизбежным или труднопреодолимым обстоятельствам.

Правила нарушения правил следует определить как действия, позволяющие в контексте конкретной ситуации уклоняться от выполнения предписанных правилами обязанностей таким образом, чтобы свести к допустимому минимуму потерю лица или избежать ее вовсе.

Контекст ситуации: некоторые предварительные замечания

Современный город порождает практики, которые нарушают механику уважения к старости, особенно в потенциально дискомфортной среде, каковой, как правило, является (отечественный) общественный транспорт [Смолькин, 2010b]. При этом отказаться от транспорта пожилые не могут, так как потеря мобильности зачастую оказывает значительное влияние на их здоровье и общее благополучие [Frye, 2014, p. 270].

Поездки в общественном транспорте для пожилых людей сами по себе сопряжены с рядом проблем. Оно требует определенного уровня физических и когнитивных способностей: дойти до остановки, дождаться транспорта (в том числе и в неблагоприятных погодных условиях), подняться в салон (обычно по лестнице с достаточно высокими ступенями), поддерживать равновесие во время движения, если не нашлос сидячего места, заранее определить, что следующая остановка твоя, и суметь вовремя выйти из салона. Кроме того, следует учитывать,

что нередко городская среда враждебна пешеходам (экологически, в вопросах личной безопасности и т. п.), а качество общественного транспорта (регулярность движения, комфортность салона, дружелюбность персонала и т. п.) недостаточно высоко [Burkhardt, 2000, p. 98, 115]. Я намеренно обратился к работе *американского* исследователя, чтобы подчеркнуть, насколько однотипны и распространены возникающие здесь проблемы — вплоть до неуступания места[1]. Во Франции, например, по собственной инициативе места пожилым практически не уступают [Наролина-Ришар, 2002, с. 40]. В 2012 г. управление городского транспорта Парижа даже выпустило серию плакатов социальной рекламы, призванных высмеять и скорректировать неуважительное поведение пассажиров к окружающим (рис. 1).

При этом следует иметь в виду, что в США пожилые люди стараются пользоваться собственным автомобилем (в возрасте 60–64 года таких 86,8%), причем число активных водителей практически не меняется до 70 лет и радикально снижается только после 85–90 (до 22%) [Burkhardt, 2000, p. 100]. Возможность водить машину оказывается в некотором смысле синонимичной чувству собственного достоинства, независимости, социальной включенности [Davey, 2007, p. 51; см. также Dickerson et al., 2007]. Отечественная действительность по большей части совсем иная, и пожилые люди зачастую обречены пользоваться общественным транспортом.

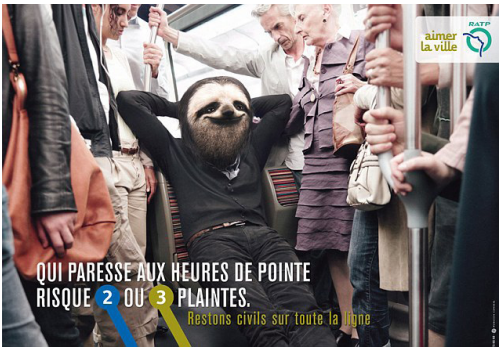


Рис. 1. Французская социальная реклама[2].

1 В некоторых модернизирующихся странах проблемы такого рода стоят, кажется, даже острее; например, в делийском метро места пожилым (нередко?) не уступают даже по их просьбе [Butcher, 2011, p. 245]. В результате появились волонтерские объединения/ассоциации для борьбы с нарушителями, занимающими места, предназначенные для пожилых [Baber, 2010, p. 480].

2 Здесь и далее для всех рисунков и фотографий без соответствующей подписи авторство не установлено, источник — различные непрофильные сообщества в социальных сетях.

Таким образом, стареющий человек сталкивается с нехваткой физиологических/когнитивных ресурсов, сужающимся коридором непроблематичных повседневных возможностей, в первую очередь в ходе взаимодействия с типичными элементами городской среды, которые нет возможности настроить под себя: высота поручня в общественном транспорте оптимальна, чтобы комфортно держаться за него полусогнутой рукой, для людей не ниже 160 см[1]; высота/число ступеней, практически не принимаемые в расчет остальными, также могут стать препятствием, и т. д. Мы сами обнаруживаем проблематичность таких ситуаций, например, в случае травмы — внезапно огромное количество простейших бытовых действий оказывается за пределами возможностей.

Все чаще попадая в зону гипотетических рисков, человек третьего возраста со временем оказывается на границе своих амортизационных ресурсов, т. е. в режиме выживания, что заставляет «цепляться за шанс» — действовать агрессивнее при отсутствии общей обязательной установки на уважение. Несложно представить ситуацию, когда пожилой человек в переполненном автобусе, желая пройти к сидячим местам, но, не имея достаточных амортизационных ресурсов для поддержания деликатности взаимодействий, вынужден толкаться, если люди не пропускают его по собственной инициативе, что в свою очередь вызывает раздражение окружающих. Повторяясь в повседневных ситуациях, это приводит к редукции человеческого достоинства, в наиболее радикальных случаях — к *разрушению лица* (ситуативного публичного), но чаще всего — к постоянно и явственно ощущаемым *угрозам лицу*.

Принимая во внимание ограничения статьи, эти утверждения не будут развернуты, однако их следует учесть для лучшего понимания работы лица участников исследуемых ситуаций, а также для прояснения разных пониманий уважения и связанных с ним ожиданий.

Методы

Исследование построено на материалах включенного наблюдения за поведением пассажиров в общественном транспорте в ноябре

1 Поэтому, например, одним из самых легко удерживаемых мест в метро оказывается место в центре длинного ряда сидений, где поблизости нет вертикальных поручней, но только при некоторых дополнительных условиях, таких, как степень переполненности вагона или контекстная убежденность в том, что сидящие не склонны будут уступать место.

2010 — мае 2014 гг. в Москве (метро, автобусы, троллейбусы, маршрутные такси) и Саратове (автобусы, троллейбусы, трамваи, маршрутные такси). Также были использованы записи из дневников наблюдений за более ранний период (2007–2010 гг.), отдельные заметки из которых послужили основой аналитических рассуждений и гипотез.

Полевая работа была связана с рядом технических сложностей, например, далеко не всегда представлялось возможным предугадать, кто, кому и когда именно уступит место, сами границы ситуации оказывались размытыми/нечеткими. Дополнительной проблемой являлась относительная редкость ситуации «уступания места» (особенно в московском метро, где число пожилых людей относительно невелико) и высокая неопределенность обратных ситуаций. Иными словами, часто было затруднительно предположить, имеет ли место «неуступание» (особенно маскируемое с помощью правил нарушения правил), или, например, не все акторы (из тех, кому нормы предписывают уступать место), находящиеся в непосредственной близости от пожилого человека, оказались включены в ситуацию вследствие невнимательности или иных причин, либо он сам отказался сесть. Для эффективных исследований подобных проблем можно настоятельно рекомендовать использование видеозаписи.

Также в работе использованы данные, полученные в ходе полевой работы в Саратове в 2007–2010 гг. и Москве в 2012–2013 гг. Сбор и анализ материала проводился по методике двойной рефлексивности с помощью неструктурированного неформализованного интервью [Шанин, 1998]. В качестве респондентов выступали студенты 2–5-х курсов (всего более 50 респондентов) Саратовского государственного технического университета и Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при президенте РФ (Москва). Цитируемые интервью проводились в здании университета, в спокойной обстановке, и были с согласия респондентов записаны на цифровой диктофон.

Логика рассадки

Симптоматично, что забота о сохранении места начинается с момента входа в салон транспортного средства[1]. Сегодня транспорт, благодаря многочисленным гаджетам, которые

1 Следует отметить, что некоторые респонденты говорили о том, что стараются вообще не садиться, чтобы потом не пришлось уступать место — косвенный показатель того, что взаимодействие с пожилыми

люди буквально не выпускают из рук, стал еще и пространством рекреации[1]. Сидящие имеют больше возможностей с бóльшим комфортом заняться своими делами или просто смотреть в окно, а потому естественным образом менее любопытны к другим пассажирам и происходящему в салоне вообще (*в том числе* — но вовсе не обязательно *исключительно* — и с целью удержания места). Иными словами, они пользуются сидячим местом, чтобы *выключиться* из социального пространства салона, а описанные ниже предпочтения в выборе такого места позволяют усилить ситуативную изоляцию.

Заходя в салон, пассажиры (за некоторыми исключениями, например, если им нужно скоро выходить) обычно стараются занять сиденья, которые снизят до минимума риск беспокойства со стороны других пассажиров, в том числе и необходимость уступать место. Во-первых, предпочтение отдается сиденью у окна, что дает возможность задействовать при необходимости одно из наиболее типичных правил нарушения правил (не замечать пожилого человека, глядя в окно). При этом идеальным с точки зрения удержания места является вариант у окна на сдвоенном сиденьи: наличие соседа-пассажира, не относящегося к группам, которым принято уступать место[2] (и, следовательно, в случае появления потенциального адресата уважения он должен будет уступать сам), является практически гарантией, что вставать не придется. В противном случае определенные риски все же существуют. Среди прочих мест предпочтительны те, сидя на которых, пассажир имеет возможность естественным образом (т. е. не меняя обычной для сидящего позы тела и т. д.) не смотреть

людьми в описываемых ситуациях потенциально дискомфортно, т. е. не управляется нормами с достаточной однозначностью.

1 Гаджеты снизили внимание к происходящему в салоне (или лучше сказать — усилили гражданское невнимание). Несложно представить себе человека, который в ходе поездки с помощью телефона общается в социальных сетях и одновременно слушает музыку, в результате чего оказывается полностью отключен от происходящих в салоне событий — прекрасная иллюстрация сетевой организации современной жизни в духе идей М. Кастельса.

2 В действительности все пассажиры делятся не на две (кто должен/кому должны уступать), а на три группы — многие категории пассажиров нормативно не могут претендовать на уступание места без дополнительных причин, однако и от них уступания места норма однозначно не требует (например, женщина «за сорок» с лишним весом). Более того, в эту группу, возможно, попадает даже часть пассажиров около 60 (см. об этом подробнее в разделе «Кому (не) уступают место?»). В первую же группу по умолчанию входит молодежь и люди среднего возраста, очевидным образом не испытывающие проблем со здоровьем.

в салон, либо обозревает минимальное пространство, либо прочие пассажиры располагаются таким образом, что контакт взглядов оказывается маловероятен. Наконец, некоторые преференции по удержанию места имеются в случае расположения его на проходе, где скорость пассажиропотока максимальна. Например, это могут быть места рядом с (достаточно) узким выходом из салона[1]. В таком случае стоящие рядом пассажиры практически всегда выходят на ближайших остановках и служат сидящему живым щитом.

Также выигрышной стратегией является выбор места в конце салона — тупиковом пространстве, максимально удаленном от дверей (особенно это выгодно в, например, автобусах с плохой вентиляцией; по утверждениям респондентов, пожилые люди не любят проходить в конец салона, сосредоточиваясь главным образом между центральным входом в автобус и выходом рядом с водителем). Примечательно, что в конец салона проходят и тогда, когда к остановке, до которой планирует доехать пассажир, салон с высокой вероятностью будет переполнен, и, следовательно, выход затруднен. Даже в этом случае (или, по крайней мере, едва ли с меньшей частотой, чем в других ситуациях) желающие сесть все же предпочтут занять наименее уязвимые места, но начнут продвигаться к выходу заранее, за 1–2 остановки до своей.

Здесь необходимо обратить внимание на еще один момент: уступание места как акт уважения, — т. е. целевая передача его пожилому человеку по соответствующему ритуалу — чаще происходит в определенном ритме[2], при *не стрессовой* обстановке, относительно небольшой скорости пассажиропотока и не слишком значительном числе пассажиров в салоне (когда число стоящих меньше числа сидящих). При переполненности салона сам маневр «встать и отойти в сторону, чтобы другой мог сесть», осложнен, так как требует некоторого пространства. Кроме того, переполненность

1 В саратовском коммерческом транспорте средней (и бóльшей) вместимости оплата проезда совершается, как правило, при выходе (по крайней мере, необязательно одновременно с входом). Соответственно из передней двери обычно выходят и выстраиваются около нее в очередь в ожидании своей (ближайшей) остановки, в результате чего для входа в салон она используется относительно редко.

2 По всей видимости, некоторым церемониальным действиям необходим определенный ритм социальной жизни (см. также в [Щербакова, 2009, с. 109, 123]) и общее чувство упорядоченности происходящего. Гофмановская courtesy (любезность, учтивость) предположительно будет эффективно работать именно в таких условиях, но хуже — в менее благоприятной среде. Я полагаю, церемониальные действия — важнейший инструмент воспроизводства социального в дюркгеймовском смысле этого слова.

вагона сокращает радиус наблюдаемости — число потенциальных объектов уважения сужается до непосредственных соседей.

Маршрутное такси — более индивидуализированный вид транспорта, где единичность (уникальность) каждого пассажира практически не позволяет не замечать его с помощью правил нарушения правил. Но, поскольку стоячих мест в маршрутках часто не предусмотрено, судить о способах и характере интеракций с участием пожилых людей в них затруднительно[1]. Нередко пассажиры помогают пожилому человеку открыть дверь в салон, если тот испытывает затруднения, отсаживаются таким образом, чтобы он сидел ближе к выходу и т. п. Такие действия продиктованы не в последнюю очередь желанием сэкономить время, предупредить потенциальную конфликтную ситуацию с водителем, когда на своей остановке пожилой человек будет слишком медленно передвигаться из конца салона к выходу. Иными словами, подобные действия трудно объяснить как проявление уважения в чистом виде, однако из перспективы повседневного наблюдателя они прочитываются как уважительные[2]. Можно сказать, что логика рассадки пассажиров корректируется ради сохранения экспрессивного порядка ситуации; причем для коррекции использовались предупреждающие действия, которые имеют (косвенным) следствием помощь пожилому человеку в сохранении лица.

Организация пространства салона транспортного средства

Пространство автобусов, с одной стороны, и троллейбусов/трамваев/метро — с другой, организованы по-разному. Например, саратовский парк автобусов средней (46–80 пассажиров), большой (81–115) и особо большой вместимости (116 и более), кроме традиционных «Икарусов» (практически, впрочем, исчезнувших) и «ЛиАЗов», использует западные модели («Scania», «Mersedes» и др.) с двумя рядами двойных мест, развернутых лицом по ходу движения и довольно узким проходом.

Организованные салоны подразумевают на практике, что минимум пассажиров стоят, а сидящие от них максимально

1 В последних моделях микроавтобусов такие места есть, но оказаться свидетелем уступания места там пожилому человеку мне не довелось.

2 В первом приближении мы можем использовать для описания особую категорию «формального уважения» — такие действия, которые могут быть прочитаны наблюдателем как уважительные, но в действительности предпринимаемые актором по иным причинам, обычно прагматическим.

изолированы. Кроме того, перемещаться по переполненному салону затруднительно, и это существенно уменьшает риск, что место потребуется уступить, а для отдельных сидений (например, у окна в конце салона) его минимизирует. И наоборот — организация пространства старых моделей трамваев, троллейбусов, некоторых отечественных автобусов (ПАЗ) и особенно вагонов метро предполагает в лучшем случае лишь один ряд двойных сидений, широкие проходы (и, следовательно, более высокую долю стоячих мест), определенное число мест, развернутых лицом в салон (в метро таковыми являются все места). Следует оговориться, что в более современных моделях троллейбусов и даже трамваев число сидячих мест увеличено, и их внутренняя организация порой незначительно отличается от автобусов (рис. 2–4).



Рис. 2. Организация салона автобуса (Саратов, фотография автора).



Рис. 3. Организация салона трамвая (Саратов, фотография автора).



Рис. 4. Организация салона троллейбуса, современная модель (Саратов, фотография автора).

Кроме того, в метро невозможно или трудно смотреть в окно, говорить по телефону и беседовать, возможно, в том числе и именно поэтому здесь обычно «читают» или «спят». В целом стратегии поведения в метро в большей степени замкнуты на себя (или так прочитываются другими), чем на взаимодействие со средой (смотреть в окно), попутчиками (разговор) или друзьями (телефон). С точки зрения наблюдателя это усиливает эффект отстраненности людей друг от друга и снижает необходимость активной работы лица (как и сами ожидания этого).

Во время поездки в саратовских трамваях нередко вагон трясет сильнее, чем в московском метро, что увеличивает дискомфорт/риски стоящих пассажиров. Возможно, в том числе и поэтому спинки сидений в трамваях сделаны так, чтобы за них можно было держаться (рис. 5). Похожим образом устроены спинки сидений во многих автобусах и электричках. В известном смысле это конструктивное решение предопределяет расположение стоящих пассажиров в салоне, особенно тех, кому тяжело/дискомфортно держаться за верхний горизонтальный поручень.

Кто (не) уступает? Подростки как главные носители «неуважительного отношения»

Взаимодействие молодежи и пожилых людей в общественном транспорте нередко оказывается окрашенным в конфликтные

тона. Конфликтность характерна в первую очередь для подростков 13–19 лет, достигая максимума, видимо, к 15–16 годам (старшим классам школы)[1].

В строгом смысле слова речь не столько о подростках как возрастной группе, сколько о людях с неудавшейся/незавершенной социализацией, уже вышедших из-под морального контроля старших, претендующих на собственное лицо, но еще не научившихся управлять им сообразно с ситуативными нормами. Вместе с тем есть основания считать, что иногда тактики поведения самих пожилых людей предопределяют конфликтное развитие межпоколенческих ситуаций [Смолькин, 2010а], а потому судить о причинах такого хода событий следует с осторожностью. Так или иначе, именно молодежь/подростки чаще всего не уступают место или чаще других обвиняются в этом. Кажется, что эта проблема действительно актуальна (а не ситуативна) тогда, когда пожилой человек ведет себя подчеркнуто как старший по статусу.

По умолчанию предполагается, что одна из социальных обязанностей молодежи — проявлять уважение активнее, чем это характерно для представителей других возрастных групп. Кроме того, жизненный опыт людей старше позволяет более эффективно осуществлять работу лица, реже позволяя ситуации эволюционировать в конфликт. Гендерное распределение в уступании места, как и возрастное, также несимметрично — девушки чаще уступают место, и пожилые люди (в первую очередь опять же женщины[2]) чаще обращаются с просьбами именно к ним.

Эффект группы

Катализатором непроявления уважения (что на практике может принять форму «неуступания места») по отношению к пожилым людям может стать группа (подростков). Этому способствует

1 И описания информантов, и мои собственные наблюдения, и данные других авторов здесь сходятся — см. также: [Микляева, 2009, с. 136; Шереги, 2004, с. 304; Schrag, 2006, p. 265].

2 Участие в описываемых сюжетах на первых ролях именно женщин может быть объяснено и тем, что женщины чаще демонстрируют окружающим недовольство/конфликтное поведение — женская (как и старческая, тем более с поправкой на возможные ментальные проблемы) агрессия почти никогда не может быть прочитана как злоупотребление силой, и это основа ее легитимности/уместности. Такие конфликты практически никогда не приводят к физическому насилию, в то время как конфликты между мужчинами практически всегда допускают такое развитие событий.

характерный эффект заражения — ориентация на самого активного в данной ситуации члена группы, который нередко демонстрирует как раз неуважительные реакции, заявляя тем самым претензии на более высокий статус.

> *Если высказываешь одному человеку, он может промолчать и просто пройти мимо. Когда группой, то самый такой человек, который либо хуже всех относится к пожилым людям, либо самый плохо воспитанный, он, естественно, в группе начинает себя показывать... В группе, естественно, случается чаще*
>
> С. (муж.), 22 г., 19.10.2008[1]

Следует оговориться, что проявление неуважения нередко является своего рода ответной реакцией на замечания пожилых, которые часто адресуются именно группе подростков. Включенность в локальную группу, отделяющую себя от других, не обязательно сама по себе повышает агрессивность. Скорее, групповые формы общения/взаимодействия подростков имеют побочным эффектом массу потенциально раздражающих факторов: громкие разговоры, смех, музыка, повышенная эмоциональность, склонность к экспрессивному/демонстративно-вызывающему поведению и т. п., по поводу чего обычно и делается замечание. (В метро такого рода проблемы возникают реже из-за высокого уровня технического шума при движении.)

Речь в этих случаях может вовсе не идти о, собственно, неуважении, и даже поведение, фиксируемое наблюдателем как неуважительное, следует трактовать, скорее, как ориентированное на поддержание *лица-в-группе*. Например, в приводимом ниже фрагменте интервью неуважительные действия — едва ли более чем попытка выйти из ситуации статусной рассогласованности. Намеренное игнорирование здесь лишь способ *сохранения лица*.

> ***Р.:*** *Ну, в основном народ несерьезно... Бабушки если серьезно воспринимают, то молодежь часто, чтобы посмеяться, позлить, развлечься... Ну да, они часто посидят, позлят бабушку, потом встанут, уступят место... просто весело... но это никогда один человек, когда, допустим, компания едет, бывает два таких места, одно такое, вот... (объясняет жестами: два места напротив одного в трамвае — см. рис. 5). Сейчас бабушка пойдет сгонять крайнего человека, ну, не сгонять, попросить его место.*

1 По умолчанию в данных информантов город — Саратов, область — Саратовская.

*Двум смешно, а тому как бы **нелепо**... Он там с ней попререкается, но в конечном итоге уступит, естественно, все посмеются... ну не знаю как бы... им-то смешно, а бабушку за живое это задевает, обидно...*

***И.:** А те, кто плохо относятся, они сами считают, что это плохо?*

***Р.:** Ну, весело, наверное,.. нет, не считают. Они же в конечном итоге, наверное, уступят место, сделают добрый поступок, но чуть попререкались. То есть повеселились.*

А. (муж.), 19 л., 20.12.2007



Рис. 5. Место с тремя сидениями в трамвае (Саратов, фотография автора).

Конфликтогенность ситуации заключается в возможности группового общения лицом-к-лицу. При этом оно *и* расположено около входа/выхода, рядом с вертикальным поручнем (т. е. там, где выше вероятность, что возникнет ситуация, требующая уступания места), *и* развернуто в салон, из-за чего уклоняться от контактов с другими пассажирами сложнее.

Ориентация на группу приводит к тому, что внешние по отношению к группе статусы (в первую очередь символические) воспринимаются с понижающим коэффициентом или вовсе игнорируются. Нередко в моделях подросткового поведения, ориентированного на сверстников, вариантов взаимодействия со стариками вовсе не предусмотрено. Для подростков это по сути внестатусные фигуры, общение с которыми соответственно тоже нестатусное, приравнивается к пустой потере времени, а иногда и (негласно) осуждается, оборачиваясь репутационной потерей.

***И.:** Как вы думаете, они сами считают, что правильно поступают?*

Р.: *В глубине души они понимают, что делают не так, как надо. Но влияние общества, т. е. вот это ихнее охота быть такими обалденными...* ***Наверное, стыдно сейчас проявить заботу о тех, кто старше****. Потому что вдруг кто-то из знакомых подумает, что... не столь обалденный тип. Но все, ну, практически все осознают в глубине души, что стоит к ним все-таки относиться уважительно.*

А. (муж.), 21 г., г. Александров Гай, 04.03.2008

Допустимо предположить, что субкультуры в ряде случаев могут, увеличивая межпоколенческую дистанцию, усиливать и вероятность неуважительных реакций. Например, специфика обращения пожилого человека к подростку — представителю субкультуры может содержать/подразумевать негативную оценку его стиля жизни, убеждений и т. п., что провоцирует к ответным ситуативно-неуважительным действиям.

Конкуренция за внутригрупповой статус внутри молодежной группы осложнена еще одним следствием аномии — смещением представлений об идеальной самореализации в сторону криминально-агрессивных образцов [Кривошеев 2004, с. 95–96; Рущенко, 2008].

Р1.: *У нас это сейчас как бы не принято в обществе; если, допустим, ты уступил место, ты можешь стать...атакой для каких-нибудь насмешек, шуток, я так думаю. У нас не принято...* ***Обалденный тип — это такие бандиты... чуть-чуть такие безбашенные парни****. Если вдруг они станут проявлять какое-нибудь уважение к старшим, они чуть-чуть померкнут...*

Р2.: *Потеряют авторитет.*

Р1.: *Да.*

Парное интервью, повторное. А. (муж.), 21 г.,
г. Александров Гай
и Ан. (муж.), 21 г., 15.04.2008

В зависимости от того, принимается ли такая позиция конформистски, с оглядкой на группу или соответствует внутренним убеждениям актора, описанный выше агрессивный/демонстративный стиль поведения может проявляться и вне группы.

И.: *А кто не уступает именно [место в транспорте]?*

Р.: *Такой человек — устои у него какие-то непонятные... психика не так развита... они смотрят на пожилых людей как... я не знаю... без уважения...*

И.: *А кто это?*

Р.: *Скорее всего, подростки, которые хотят поставить себя выше всех, никого рядом с собой не видят. Подростковый максимализм. Ставят себя выше всех.*

М. (муж.), 19 л., 23.10.2008, г. Калининск

Сверстники-подростки — практически единственный пример группы, которая может *демонстративно* сопротивляться норме «уступить место пожилому человеку» (это, безусловно, происходит и вне группы, но обычно в менее демонстративных/вызывающих формах). Участники других групп в зависимости от состава/структуры могут на практике также нарушать эту норму, однако обычно это делается строго в рамках правил нарушения правил. Например, в случае *романтической пары* высока вероятность того, что место уступят, и сделает это именно молодой человек, чтобы *улучшить лицо* в глазах партнерши. Однако, если это уже долговременная пара с установившимися отношениями, им по взаимному (молчаливому) согласию легче разыгрывать один из сценариев правил нарушения правил или избрать другой легитимный способ уклонения. Это отчасти относится и к *семейной группе*, где близковозрастные родственники и вообще взрослые могут действовать таким же образом. Я был свидетелем, как зашедшая в автобус пожилая женщина с родственницей (дочерью?) пропустила ее на двойном месте на место «ближе к окну», чтобы последней не пришлось уступать его другим пожилым, согласно озвученному вслух комментарию первой.

Однако разнопоколенные семейные группы (их в данном контексте следует описывать как *неоднородные группы,* т. е. составленные из лиц с разным набором норм), где хотя бы один из участников — взрослый ребенок/подросток, обладают достаточно высоким потенциалом для проявления уважения — взрослый может сам побудить ребенка уступить место, хотя бы в дидактических целях. По крайней мере такая группа — гарантия того, что интеракции будут происходить, не выходя за рамки допустимого. То же относится к прочим группам, состоящим из разностатусных участников (например, начальник/подчиненный), и, возможно, в меньшей степени к разнопоколенным группам знакомых.

В целом можно предположить, что группы, участникам которых важно сохранять лицо или представлять себя в выгодном свете с точки зрения следования общественным нормам (их в данном контексте можно определить как *разностатусные группы*), будут

с большей чуткостью реагировать на пожилых[1]. В группах неформального характера, не имеющих статусных напряжений, реакции будут ближе к реакциям пассажиров-одиночек. Однако группа имеет больше ресурсов для разыгрывания эффективных сценариев правил нарушения правил для уклонения от уступания места пожилому человеку (например, «важный разговор» или «демонстрация готовности к агрессивному поведению»). Подробнее весь набор приемов будет описан ниже.

Участники ситуации

Сцена уступания/не уступания места всегда разыгрывается при пассивном (реже активном) участии зрителей, так как именно переполненность салона транспортного средства создает саму проблему. В первую очередь соучастниками являются другие пассажиры. Наиболее деятельны стоящие, так как лучше включены в ситуацию[2]. Иногда один из пассажиров — чаще женщины старших возрастных групп — берет на себя инициативу по поиску места для пожилого человека.

> *Видно, что заходит женщина, ну, действительно... и ты не устал, ничего... бодро встал, «бабуль, присаживайся», «да не, я постою». Ну, ладно, садишься. Заходит другая бабушка: Что ты тут это, давай, уступай ей! Женщина говорит, да я, постою, он уже вставал. «Да че он там!..», типа такой вот, нахал, сидит там.*
>
> В. (муж.), 20 л., 09.04.2008

Нередко роль дирижера ситуации, организатора порядка рассадки в салоне берет на себя кондуктор (иногда даже водитель, как правило, более эффективно управляющий ситуацией; см. рис. 6).

---

1 Соответственно, если речь идет о группах, чьи убеждения в известной степени противопоставлены общественным нормам, как в описанном случае подростковых групп, то эти реакции окажутся скорее со знаком минус.

2 С одной стороны, они наблюдают за происходящим в салоне вынуждено (смотреть в окно зачастую неудобно даже невысоким пассажирам, так как стекла часто заклеены рекламными объявлениями), с другой — они могут искать свободное место, которое можно занять; кроме того, обзор салона у стоящего пассажира лучше, чем у сидящего, а использовать гаджеты неудобно.



Рис. 6. Самодельный плакат в салоне автобуса.

Посредники, такие, как водитель, кондуктор или другой пассажир, позволяют снять напряжение, поскольку через третьи руки просьба уступить место может быть сформулирована с большей убедительностью (уже как бы от лица группы; по крайней мере, не предполагая личной выгоды, а восстанавливая социальную справедливость) и с большей гибкостью.

Здесь также может быть зафиксировано различие между видами транспорта, но уже по несколько иным основаниям: кондукторы в саратовском коммерческом транспорте (автобусах) — чаще молодые девушки, возможно, родственницы/знакомые водителя, подрабатывающие или временно оставшиеся без другой работы. Нередко они сами недовольны пожилыми людьми, например, тем, что последние медленно заходят в салон, создают пробки в проходе, неумело/неоперативно манипулируют своими вещами, и в завершение всего имеют льготы на проезд. Напротив, в государственном транспорте (в первую очередь трамваях и троллейбусах) кондукторы постоянно работающие, а не частично занятые (и, следовательно, в силу опыта имеющие больше возможностей управлять ситуацией), это обычно женщины старше 40, нередко (пред)пенсионного возраста и потому нередко относящиеся с большим пониманием/сочувствием к ровесникам.

В отличие от кондуктора контролер никогда не принимает на себя функций по упорядочиванию (рассадки) пассажиров. Его присутствие в салоне транспортного средства эпизодично, он не просто отчужден от пассажиров, но и активно противопоставлен им, сам порой ставя под сомнения льготы последних.

В трамвае, когда ездил, контролеры вот частенько, допустим, у старого человека... печать невнятная, еще прямо, до мелочи докапывается, за шкирку берут, пойдем-выйдем... естественно, это как-то несерьезно... стоит молодой контролер. Который в сыны ему годится и начинает делать...что печать у него там. Естественно, бумаге 40 лет, он ее по тыщу раз сминает, и можно там что-то...

А. (муж.), 19 л., 20.12.2007

Кому (не) уступают место?

С высокой степенью уверенности можно утверждать, что всякому человеку, почувствовавшему себя плохо и продемонстрировавшему это окружающим, уступят место без лишних просьб и исключений. При этом 60-летний мужчина, уверенно держащийся, физически крепкий, без признаков дряхления и т. п., хотя формально и считается пенсионером, едва ли получит приглашение сесть[1]. Его просьба уступить ему место со ссылкой на возраст, скорее, все же будет выполнена, но, вероятно, воспримется как недостаточно легитимная — «он не настолько стар».

Логика предоставления места основывается не столько на принципе уважения к возрасту, сколько на сочувствии к немощной старости [Smol'kin, 2013], и большая часть конфликтных ситуаций строится именно на разном понимании легитимности причин для уступания места. Иными словами, энергичное поведение пожилого человека не укладывается в ту схему, к которой он сам же склонен апеллировать.

Некоторые [бабки] встанут, будут молчать. Ну, там, в плане того, чтобы место уступить. Я встану, уступлю

1 Однако справедливо предположить, что человек с соответствующим габитарным имиджем, например, выглядящий как типичный интеллигент, вызовет больше уважения и желания уступить ему место, чем слишком неряшливый пассажир. При этом следует сделать важную оговорку: пожилой человек может вполне легитимно выглядеть слегка неряшливо, это вариант нормы. В результате в провинциальном (особенно пригородном) транспорте бомжи и дачники будут не всегда однозначно различимы для нетренированного взгляда (старушка с тележкой — типичный персонаж историй на тему «неудобного пожилого человека»). Поэтому фигура потенциального адресата уважения становится еще более размытой, особенно учитывая тот факт, что, например, в пригородном железнодорожном сообщении удельный вес льготников (в основном пенсионеров-дачников) составляет почти половину всех пассажиров [Айзинова, 2010, с. 123–124].

всегда. А некоторые там бегут, всех расталкивают, подходит, допустим, ко мне, говорит: «ой, у меня все больное, уступи мне место». А бежать там через весь автобус, расталкивать всех — это как бы нормально...

В. (муж.), 23 г., г. Саратов/Москва, 01.2008

Сложно судить на ограниченном материале, но, кажется, в действительности эти (или похожие) слова часто *не произносятся*, однако нарратив интервью показывает, что так прочитывается метасообщение. Порой пожилой человек лишь демонстрирует, что его *возраст* таков, что в его отношении следует проявить уважение, а обладатель места видит в подобной демонстрации манипуляцию правилами, маску *инвалидности*, свидетелем отсутствия которой, казалось бы, он только что был.

Это становится особенно различимым в сравнении с ситуациями уступания места с участием выходцев из стран Кавказа и Центральной Азии (или носителей соответствующих культурных традиций), которые, по наблюдениям и отзывам, более склонны к уважительным действиям и уступают чаще, чем местные жители[1].

В этом смысле примечательно отсутствие установки на уступание места без пускового механизма, стартера «уважительных действий»; возраст же сам по себе никакого особой роли во многих случаях не играет.

Я считаю, что если этого хотят, то могут попросить, а не стоять над душой в ожидании, и потом поднимать ор на весь трамвай, я же не знаю, как далеко они едут, и имеют ли желание садиться вообще.

А. (муж.), 19 л., 27.10.2009

Они, наверное, считают, что им как бы мы должны, ну, уступать место, а сейчас как бы более наглые люди, ну, молодые... молодой парень считает, а почему я должен уступать, если я также заплатил за проезд, или они вообще там платят или не платят, почему я должен уступать, например.

Т. (жен.), ок. 20 л., 21.04.2007

1 Как я полагаю, из-за принципиальных различий между восточной (уступить место означает признать авторитет заслуг/опыта) и западной (уступить место означает оказать помощь) моделями уважения [Смолькин, 2010b].

Отторжение возрастной идентичности

Вместе с тем нередко пожилые люди, особенно мужчины [Куштанина, 2008, с. 158], в ответ на предложение сесть отказываются, говорят «я не устал» (что в данном контексте следует понимать как «я физически полноценен») и прочими способами демонстрируют самодостаточность.

> *Бывают такие пожилые люди, которым пытаешься место уступить, а они: «ой, господи, да сиди ты, сиди ты», все равно встаешь, и она не садится, демонстративно не садится, может, из-за того что... для них это проявление чего-то, что им не нравится... может, они не хотят обременять как-то... бывают такие случаи.*
>
> С. (муж.), 22 г., 19.10.2008

> *Вот мужчины — они обычно гораздо больше оскорбляются... когда там... может, старичок лет 70, но он достаточно бодренько выглядит, он тоже может посчитать за оскорбление, достаточно часто бывает. И в основном старики никогда не просят уступить им место.*
>
> С. (муж.), 20 л., 23.04.2008

Отказ от места в данном случае — это отказ самого объекта уважения от того, чтобы быть (слишком) старым, естественная реакция для человека культуры современного западного типа, где старость — скорее стигма, чем статус, требующий уважения [Jones, 2006, p. 80]. Это не означает, что человек в действительности не хочет сесть — он не хочет садиться *потому, что партнер по ситуации считает, что он слишком стар, чтобы стоять*. Я был свидетелем случая, когда пожилой мужчина отказался сесть на уступленное ему молодым человеком место, однако сел после того, как уступавший добавил в качестве объяснения: «я сейчас выхожу».

Для женщины ситуация уступания места реже оказывается связанной исключительно со старостью, так как существует норма уступать женщине место независимо от ее возраста (впрочем, еще менее обязательная, чем уступить пожилому человеку). Однако контекст событий может указывать на связь таких действий именно с возрастом, что окажется потенциальным поводом для негативной эмоциональной реакции по причинам, описанным выше. Вот как описывает первое осознание собственной старости 60-летняя женщина: «Это был день, когда в переполненном троллейбусе мне уступили место и назвали бабушкой. Я запомнила не только дату, но даже время этого эпизода. Пришла домой и сказала своей дочери —

теперь я точно знаю, что стала старой, хотя до случившегося еще сомневалась в этом» [Волкова, 2005, с. 123].

Чтобы уступание места воспринималась как уважительный, а не оскорбляющий акт, необходимо принять свой возраст[1]. То, что пожилые люди, отказывающиеся признавать возрастной статус, иногда оскорбляются при попытке уступить им место, ведет к тому, что появляется риск потенциально неловкой ситуации — «уступить не тому». Подобные ситуации могут порождать специфическую тактику уступания места — «скрытое уступание», когда человек просто встает, не обращаясь этим жестом ни к кому конкретно, предоставляя стоящим пассажирам самостоятельно решать, кому следует сесть. В результате акт уважения теряет отличимость от желания/необходимости пассажира освободить место[2]. Это приводит к слабой различимости потенциального объекта уважения, размытости его определения, вследствие чего пожилому человеку, рассчитывающему получить место, приходится эксплуатировать стигму возраста, инвалидизируя свой образ, быть «тем, кому должны уступить место», например, «человеком с бадиком».

1 В этом смысле возраст уже едва ли может быть осмыслен как достижение, если сам переход к нему оказывается травмирующим. Вместе с тем такая оптика делает видимой и тем самым возможной для изучения переходную зону между предпенсионным/ранним пенсионным возрастом и собственно старостью. Это позволяет нам дать следующее неявное определение старости — возраст, когда предложение места в транспорте воспринимают без негативных коннотаций.

2 Порой уступающий место намеренно старается не встретиться взглядом с адресатом уважения. Это может быть связано со специфической тактикой поведения пожилых людей в общественных местах («охотники за общением» [Смолькин, 2010а, с. 112–113]) и соответственно стремлением уступающего место не дать выйти пожилому человеку на «дистанцию разговора». Факт уступания места может стать таким поводом, оформленным, например, в логику «сегодня мало кто место уступит старику, не те времена, а вот ты, вижу, не такой, правильный». Уступание места в некотором смысле объединяет уступившего и того, кому место уступают, в рамках этой микроситуации. Уступающий место, как правило, в таком сближении (прологе к коммуникации) не нуждается и игнорирующими действиями по сути это со-участие разрывает. Возможно и другое/дополнительное объяснение — демонстративно уступая место, адресант уважения открыто маркирует пожилого человека как нуждающегося в помощи/услуге, что невольно оборачивается скрытым упреком прочим участникам ситуации, этого не сделавшим. В результате им самим могут потребоваться действия по сохранению лица, особенно если поблизости в салоне есть другие потенциальные адресаты уважения, приходится, например, либо их наконец-то заметить, либо найти способ не замечать их дальше и т. д.

Такая работа лица носит негативный характер: парадоксальным образом, чтобы получить желаемый знак уважения, надо оказаться хуже, чем ты есть, или подчеркнуть/не скрывать свои недостатки, потому что в данном случае уважение работает как компенсационный механизм, своего рода социальный протез, а не только как акт признания особых заслуг.

Как добиться уступания места?

Чтобы пожилому человеку с высокой вероятностью уступили место, ему необходимо выполнить ряд действий: зайдя в салон, продемонстрировать, что ведется поиск сиденья. Например, начать оглядываться, выбрать гипотетического адресанта уважения и встать рядом с ним, в прямой видимости и вступить с ним в визуальный контакт (желательно раньше, чем он сам заметит пожилого человека и, возможно, прибегнет к одному из способов нарушения правил). В случае недостаточности этого жеста, необходимо привлечь к себе внимание одним из нижеперечисленных способов:

— демонстрировать усталость: характерные вздохи, жесты, мимика, частое перекладывание вещей из руки в руку, смена положения тела и иные способы драматизировать свое физическое состояние таким образом, чтобы это стало очевидно окружающим. Иными словами, пытаться транспонировать гофмановское *церемониальное* правило уступания места в *содержательное*, чтобы место превратилось из знака уважения в необходимость;

— при неэффективности предыдущих действий постараться усилить их: вступить в разговор с другими пассажирами, в котором критическим образом описывать изменение нравов («молодежь-то сегодня пошла совсем не та»), в страдательном залоге говорить о собственном физическом состоянии («ноги-то уже совсем не держат») и т. п. Этот способ, если и не наиболее эффективен, то наиболее заметен окружающим (а, следовательно, он обладает, во-первых, большим радиусом действия и, во-вторых, снижает вероятность применения владельцами мест тех правил нарушения правил, которые не предполагают ситуации «не слышу»);

— обратиться с прямой просьбой, к чему на практике, несмотря на максимальную вероятность получения места, прибегают не так часто, по крайней мере, непропорционально его эффективности, что связано с двумя причинами. Во-первых, представление самих пожилых о неуважительном отношении к старикам может уменьшить вероятность обращений за помощью [Chipperfield, 1992, p. 28] из-за боязни отказа, и, во-вторых, просьба обязывающего характера к незнакомому человеку оказывается

тяжелым психологическим испытанием[1] (см. следующий раздел). Справедливо и обратное: типичному городскому жителю может быть психологически дискомфортно подавать знаки далеко стоящему пожилому человеку без уверенности, что он готов это место занять и среагирует соответствующим образом («ну что я, через весь вагон руками начну махать?»).

Нарушение установки гражданского невнимания: эксперимент Милгрэма в метро

Одним из главных неформальных правил поведения пассажиров общественного транспорта является установка на гражданское невнимание — незнакомым людям в публичном месте не рекомендуется общаться и даже смотреть друг на друга без веской причины[2]. Это и создает один из наиболее значимых ресурсов для тактик избегания уступания места — «не заметить» пожилого человека. Нарушить эту норму и обратиться с просьбой к незнакомому человеку может оказаться эмоционально тяжелым поступком.

В 1970-е годы под руководством Стэнли Милгрэма был проведен эксперимент, в ходе которого студенты обращались к незнакомым пассажирам в метро с просьбой уступить им место: «интенсивность неприятных эмоций, испытываемых экспериментатором, значительно превосходит дискомфорт, который переживает испытуемый, уступая место. Просьба производит такой эффект

1 Следует отметить, что, поскольку прямая просьба к незнакомому человеку связана с определенным психологическим дискомфортом, она осуществляется проще, если прибегать к агрессивной работе лица — ритуальной обиде или ясно показанному недовольству — хотя в действительности дело здесь не в обиде, а в намерении продемонстрировать желание занять место. Полагаю, это связано с тем, что российская публичная коммуникативная культура недружелюбна, культура просьбы не развита.

2 Одна из важных критических границ ситуации проходит как раз здесь: не вменяется в обязанность следить за происходящим в салоне (в частности, в поисках потенциальных объектов уважения), а в некоторых случаях это даже будет невежливым. При этом предполагается, что сидящий пассажир имеет представление о том, кто находится поблизости и не должен ли он тому уступить место. Мы могли бы спросить: стоит ли превращать поездку на транспорте в социально ответственное действие? В конце концов смотреть в окно естественнее (что бы мы ни скрывали за этим словом), чем разглядывать стоящих пассажиров в салоне — показательная иллюстрация того, как тяжело найти границы необходимого уважения. Должно ли оно включать активный поиск потенциальных объектов уважения, и насколько он должен быть активен?

не потому, что кто-то лишается возможности сидеть. Дело в резкой смене характера взаимоотношений между экспериментатором и испытуемым, которое происходит при неожиданном обращении с просьбой к совершенно постороннему человеку. Именно этот слом взаимоотношений и составляет суть нарушения, и потому правильнее говорить о грубой деформации привычной структуры социальных взаимодействий, а не просто о нарушении правила. Большинство студентов отмечали значительные трудности при выполнении задания. Стоя перед испытуемым и прося его уступить место, студенты ощущали тревогу, напряжение и смущение. Зачастую они чувствовали, что не в состоянии произнести свою просьбу и были вынуждены ретироваться. Иной раз им казалось, что они привлекают внимание всего вагона, подчас они не могли даже взглянуть на испытуемого. Если же им уступали место, они чувствовали необходимость отразить в своем поведении некое оправдание просьбы (например, мимикой показать, что у них что-то болит; *некоторые даже ощущали дурноту*)» [Милграм, 2001, с. 59–60]. Несмотря на очевидность различий между описанной экспериментальной ситуацией и проблематикой, обсуждаемой в этом тексте (например, нормы *предписывают* уступать место пожилым людям, о чем заранее *знают* участники ситуации, и т. д.), по всей видимости, психологические трудности пожилых, вынужденных просить уступить им место, имеют немало общего с затруднениями экспериментаторов.

В 2010-м эксперимент был повторен в московском метро, в результате которого количественно подтвержден факт стрессового влияния ситуации на самих нарушителей нормы, причем более стрессовой ситуация оказывается для экспериментаторов-мужчин [Воронов, Аль-Батал, 2010, с. 785].

Сравнивая эти два исследования в контексте интересующего нас сюжета, важно отметить, что количество уступивших место в Москве в ответ на просьбу экспериментатора близко к результатам Милгрэма (2010 г. — 72%, 1978 г. — 68%, 1972 г. — 61%, различия статистически незначимы), однако российские респонденты гораздо точнее предсказали процент уступивших место по просьбе (тем не менее, все равно ниже, чем в действительности). Испытуемые обоих полов уступали свои места чаще экспериментаторам-женщинам, но статистически значимым это различие оказалось только для испытуемых-мужчин (как в Москве, так и в Нью-Йорке). Уступившие место в Москве чаще всего (87%) не задавали экспериментатору никаких вопросов. Место уступалось *тем реже, чем выше длительность проживания* испытуемых *в Москве* и чем позже проводился эксперимент (авторы посчитали, что эту зависимость можно объяснить нарастанием утомления пассажиров к концу дня).

Реакция окружающих пассажиров в большинстве случаев была довольно слабой и вялой. В момент проведения эксперимента они чаще наблюдали за пассажирами, уступившими свои места (71%), чем за теми, кто отказался это сделать (52%) [Воронов, Аль-Батал, 2010, с. 781–786].

Как уступают место: порядок интеракций

Чаще всего пожилому человеку уступают место вскоре после того, как он вошел в вагон[1] и встал в соответствующей точке[2], т. е. достаточно близко от потенциального адресанта уважения. Определить критическое расстояние достаточно сложно. Обычно оно расположено в прямой видимости, не далее чем в 2–4 метрах от владельца места, но на практике это зависит от переполненности вагона. Чем она ниже, тем с большей вероятностью место будет предложено, и, напротив, в переполненном транспорте радиус активизации уважительных установок низок, поскольку сама возможность вести переговоры и меняться местами в таких условиях ограничена.

Уступание места как знак уважения должно быть принято[3], иначе вставший оказывается в неловкой ситуации (уступив место, но не получив ожидаемой реакции — когда адресат уважения отказался от него, — обратно нередко не садятся). Поэтому сидящие часто стараются выяснить диспозиции адресата уважения заранее, не вставая (или лишь обозначив готовность встать, например, взявшись за поручень). Следует встретиться с ним взглядом (возможно, для этого предварительно потребуется привлечь его внимание) и дать понять, что вы готовы уступить ему место (жестами

1 По всей видимости, есть некая критическая временная точка, после которой для репутации/ситуативного статуса в типичной ситуации выгоднее вообще не вставать, объясняя это при необходимости нездоровьем, невнимательностью и прочее, чем «наконец-то» уступить место. Это справедливо для всех ситуаций, где саморазоблачаемая невнимательность/забывчивость содержит больше издержек, чем расчет на то, что проблема будет забыта или не будет поднята вообще по причине своей незначительности.

2 После посадки в транспорт и выбора места, где предполагается сидеть/стоять, перемещаются по салону все же относительно редко; значительная часть действий по рассадке завершается обычно до того, как транспорт тронется.

3 Важно отметить, что при уступании места крайне желательно наличие обратной реакции, благодарности, т. е. подтверждения значимости исполненных уважительных действий, ср. с [Кертман, 2007, с. 55; Щербакова, 2009, с. 95–96].

или словами, например, «Вы сядете?»), если это необходимо. Будет достаточно вопросительного взгляда, дополненного нейтральным вопросительным жестом, и скорее всего намерения будут поняты. Даже если интуитивно предполагается, что пожилой человек сядет и предварительный вопрос не задается, действия по уступанию места должны попадать в его поле зрения и акцентироваться. Именно тогда они приобретают уважительный смысл (сравни с последним примечанием в разделе «*Отторжение возрастной идентичности*»).

В любом случае до того, как освободить место, желательно продемонстрировать окружающим, что ты заметил пожилого человека и предполагаешь уступить место именно ему, а не просто встал, потому что выходишь на ближайшей остановке, т. е. выполняешь правила, а не действуешь сообразно собственным планам, чтобы у стоящих рядом не возникло вопросов и сомнений относительно того, почему именно ты поднялся и кому уступаешь место[1].

Уступить место: эрозия нормы

Процедура уступания места пожилому человеку — эрозирующий институт, который распадается буквально на наших глазах. С одной стороны, это до сих пор социально ожидаемая норма, более того, даже обязанность пассажира, зафиксированная в соответствующих

1 Следует отметить, что нередко на просто освободившееся место не садятся сразу, занимать его тут же немного неловко (если только это не представители тех групп, которым как раз должны бы, согласно правилам/нормам, уступить место — в том числе и женщины любого возраста). Выдерживается некоторая пауза, жест нерешительности как бы в поисках более достойного кандидата, чтобы потом, за неимением такового, любой ближайший пассажир мог занять место с полным на то основанием. Часто, когда пассажир встает, и на его место не решается сесть стоящий чуть поодаль, место занимает только что вошедший, так как 1) он представляет, что ситуация уже «урегулирована», устоялась, и других достойных кандидатов на место не обнаружилось; 2) его действия выполнены в единой динамике, без пауз, целевым образом: «проходил рядом, есть место — почему бы не сесть?». Сидячее место — ресурс, добиваться которого намеренно немного неприлично, если на то нет по-настоящему веских оснований. Например, обычно не стремятся занять место наперегонки с другим пассажиром. Если двое одновременно сделали движение в сторону свободного места или еще каким-то образом обозначили свой интерес, то определяющей окажется степень решимости, с которой пассажир устремляется к месту — она по умолчанию деликатно считается равной степени потребности сесть.

инструкциях[1], с другой — это правило практически не соблюдается. Хотя формально нормы поведения в общественном транспорте установлены правилами пользования, их не воспринимают как руководство к действию, можно сказать, что это писанные, но нечитанные правила. Характерно, что у молодежи готовность уступить место в метро сильнее коррелирует с установкой на участие, чем с установкой на законопослушность [Ядова, 2012, с. 118]. Пусковым механизмом является, скорее, чувство солидарности/сочувствия, чем прописанная в правилах норма. Формально в салоне транспортного средства обычно существуют специальные места для пожилых (как правило, недалеко от входа/выхода), но и их занимают по принципу кто успел, тот и сел, и апелляции к тому, что эти места предназначены для пожилых, в действительности не используются (см. рис. 7)[2].



Рис. 7. Места для соответствующих категорий пассажиров. Саратовский и московский общественный транспорт. Фото автора.

1 В частности, пункт 1.3 правила пользования метро в Москве, утвержденных распоряжением мэра Москвы N533-РМ от 28 октября 1994 г., гласит: «Лица, находящиеся на территории метрополитена, должны быть взаимно вежливыми, уступать места в вагонах поездов инвалидам, пожилым людям, пассажирам с детьми и женщинам...», однако на практике это требование в качестве предписанной нормы не выполняется, и никто не следит за его выполнением. Тяжело представить, чтобы пожилой человек, обращаясь с просьбой уступить ему место, ссылался на эти правила или иной законодательный ресурс (впрочем, по крайней мере, один респондент сказал, что был свидетелем такого развития событий).

2 Если бы, например, эти места были оформлены в виде инвалидных кресел (идея высказана И. Е. Штейнбергом в ходе обсуждения проблемы), очевидность того, каким категориям пассажиров они предназначены, не могла бы быть поставлена под сомнение. Однако такое решение усиливало бы дискриминационные эффекты, закрепляя аналогии старости и инвалидности и, как следствие, стимулировало бы желание отказаться от своего возраста.

Следует обратить внимание, что иногда пожилые люди в качестве имеющих приоритет на сидячее место не указываются (центральная фотография), но подразумеваются, видимо, ассоциируясь с инвалидами. Порой изображения допускают альтернативные объяснения (первая фотография в верхнем ряду), однако обычно пассажиры понимают их как обозначение места для пожилых людей и инвалидов.

Уступание места имеет такое же отношение к правилам метро, как книга по этикету к повседневным практикам (например, предписание, в какой именно руке надо держать нож или вилку). Следует отметить, что и другие правила метро тоже соблюдаются лишь относительно. Например, допустимые габариты ручной клади, до сантиметра прописанные в правилах, едва ли принимаются во внимание, если только не превышены очевидным образом.

Даже появление пожилого человека в поле зрения владельца места, когда применение правил нарушения правил уже теряет всякую эффективность, порой упирается в отрешенно-неприступное выражение лица сидящего. Иногда пожилой человек, которому уступили место, может, сев, демонстрировать окружающим, что ему «нехорошо», или, доехав до своей остановки, в знак благодарности пытается адресно вернуть место уступившему. Здесь есть основания говорить о некоторой разнице в ожиданиях между столицей и провинцией. Если в саратовском транспорте в поиске места пожилые нередко бывают активны, действуя по изложенным выше схемам, то в московском метро на уступание места обычно не рассчитывают, и следят, скорее, за ситуацией (освободилось/не освободилось), чем отыскивают потенциальных адресантов уважения. Возможно, поэтому взаимодействие с пожилыми людьми здесь оказывается менее конфликтным.

Правила нарушения правил в действии: стратегии сидящего по удержанию места

Правила нарушения правил возникают, как правило, в формализованных областях социальной жизни, где требуемым образцам поведения необходимо противопоставить эффективные тактики их избегания[1]. Обычно это ситуации, где

1 Близкий пример — тактики, используемые школьниками на уроке, когда учитель смотрит на класс, выбирая, кто будет отвечать, а не готовые/не желающие различными способами пытаются уклониться

следование социальным ритуалам важнее, чем практические цели/результаты действия, а потому осуждаются не столько последствия нарушений, сколько намерения, т. е. обнаруживаемое нежелание этих последствий избежать. Демонстративное нарушение церемониальности означало бы разрушение самой ткани социального. Тот факт, что в нашем случае речь идет о сопротивлении слабо кодифицированным правилам, обогащает тактический арсенал уклоняющихся, позволяя вплотную подходить к границам дозволенного без серьезных опасений потерять лицо.

Таким образом, нарушение правил — это искусство избегания однозначной классификации в роли намеренного нарушителя, своего рода поведенческое айкидо, благодаря которому поведение будет истолковано в категориях «неосторожность», «халатность», «результат несчастного случая» и т. п. Характерно, что обычно подобные действия (например, переход на улицы на красный свет) не считаются самими участниками серьезным нарушением [Verkuyten et al., 1994, p. 493].

Исследуемые правила относятся к области неартикулированного знания и усваиваются в процессе социализации еще в детстве через подражание действиям других. В частности, одним из главных неформальных правил поведения пассажиров является установка на гражданское невнимание. Однако пассажиры, приехавшие в мегаполис из села или небольшого города, необходимым опытом проявления гражданского невнимания не обладают и приобретают его лишь со временем. В привычных им ситуациях взаимодействия в среде, где все знакомы, «не замечать» стоящего рядом пожилого человека проблематично, и тактики уклонения, подобные городским, обычно не возникают [Смолькин, 2010b, с. 81] (одно из приближений к сюжету см. также в [Legrand et al., 2008, p. 1349])[1].

Существуют две основные стратегии неуступания места и третий, — кажется, наиболее типичный вариант, предполагающий их синтез.

1. «Вижу, но не могу» — **стратегия демонстрации занятости,** когда уклоняющийся визуально «занят чем-то важным». Ее можно разделить на кратковременные (тянуть время)

с помощью «эффекта хамелеона», но непременно так, чтобы их неготовность не стала очевидна, стараясь не выделяться, вести себя естественно и т. п.

1 Сравни с интуитивно понятной всякому городскому жителю ситуацией: незнакомой женщине (даже не пожилому человеку!) место можно не уступить, а оказавшейся рядом знакомой необходимо по крайней мере предложить сесть или как-то обозначить причину иного поведения.

и долговременные (обозначать невозможность) варианты. Первый отличается тем, что он явно конечен, и момент завершения его действия в целом нетрудно предсказать. При этом он отличается высокой легитимностью. Сюда относятся стратегии «завязывать развязавшиеся шнурки» (!), «пересчитывать деньги для оплаты проезда» и даже «кашлять/чихать». Собственно, это и есть не что иное, как гофмановский *offering* в исполнении одного актера[1]. Этот вариант может быть последним рубежом обороны места и применяться в тех ситуациях, когда уже по тем или иным причинам не удается воспользоваться иными способами уклонения. Практический смысл применения связан с надеждами, что место успеет уступить кто-то другой, или ситуация перестанет быть критически обязывающей. Некоторые из таких способов, особенно умело исполненные, в принципе не могут быть определены/классифицированы наблюдателем как правила нарушения правил, и об их существовании/распространеннос ти (впрочем, кажется, не слишком значительной) удалось узнать только благодаря интервью.

Долговременный вариант предполагает, что существуют объективные причины, по которым либо уступить место весьма затруднительно, либо такой возможности нет вообще. Сюда относятся «демонстрация нездоровья» («укачало», «болит нога» с характерным потиранием, и т. п.), «неудобные вещи» (следует поставить свои вещи, например, себе на колени или рядом с собой таким образом, чтобы складывалось ощущение, что они тяжелые/громоздкие, или существует риск их повреждения в том случае, если придется с ними стоять), «быть пьяным» (способ без репутационных издержек подходит главным образом для юношей/мужчин; кроме того, для эффективной реализации этого варианта крайне желательно в действительности иметь некоторые характерные признаки, такие, как запах и т. п., и лишь с известным преувеличением демонстрировать последствия

1 Предлагаю сравнить описываемую стратегию с демонстрацией легитимности действий, нарушающих норму, в другом примере. Проходя через турникет в московском наземном транспорте и столкнувшись с проблемой несрабатывающего (или в действительности закончившегося) электронного билета, некоторые пассажиры прежде, чем просто пролезть под турникетом, демонстративно несколько раз прикладывают билет к терминалу. Они достаточно громко произносят, например, «да что ж такое!» или даже обращаются с жалобами к водителю, указывая присутствующим на то, что имеет место ошибка системы, исправить которую можно, лишь нарушив формальное правило пользования турникетом, иными словами, доказывают свою легитимность присутствия в салоне.

приема алкоголя). На практике в данной стратегии тоже «не замечают» пожилых, как и в следующем варианте (стратегия «невнимания»), но особым образом: не как пассажиров, а не различая их как тех, на кого надо реагировать уважительными действиями. Соответственно, например, избегать контакта взглядов необязательно.

2. **Стратегия невнимания** — «не вижу», что теоретически не позволяет считать, что сидящий отказывается проявлять уважение, так как формально он не присутствует в ситуации. Сюда относятся «смотреть в окно», «уснуть», «смотреть в пол/задуматься», «слушать плеер» и различные манипуляции с сотовым телефоном (читать/писать смс, играть, совершать звонки и т. д.). Достоинством этой стратегии является то, что, будучи нарушенной/взломанной («случайно увидел пожилого человека таким образом, что и он увидел, что ты его видишь»), она оставляет возможность «опомниться», встать и выйти из ситуации без потерь для лица. Следует отметить, что в смысле реализации «не замечать» проще, чем «быть занятым», так как в последнем случае надо еще однозначно дать понять без слов, что ты «не можешь» произвести требуемые действия [Сравни с: Гофман, 2009а, с. 29].

3. **Совмещение указанных стратегий** позволяет создать настоящую эшелонированную оборону, т. е. «не замечая» адресата уважения, реализовывать любой из вариантов «занятости». На практике целый ряд способов уклонения в разных пропорциях совмещает оба варианта. Кроме некоторых из уже перечисленных, можно назвать также «срочный/важный звонок по телефону» (соответственно интонируя голосом, взволнованно, например), «чтение учебника/конспекта лекций (перед экзаменом)», «искать что-то в сумке», групповой вариант — (романтическая или деловая) беседа и т. д.

Необходимо указать, что в действительности довольно сложно определить, когда перечисленные выше действия являются ни чем иным, как (осознанным) способом уклониться от уступания места. Однако участниками ситуации такое поведение вполне может быть понято как способ уклонения с соответствующими выводами, например, оно может быть осуждено (даже публично) и/или включено в собственный арсенал уловок и т. д.

Возможно, та же типология может быть применена к большинству ситуаций, допускающих нарушение правил. Так, «нельзя» просто бросить мусор на улице, но с некоторыми оговорками «можно» не довести действие по перемещению его в урну до конца, если вы «торопитесь». Например, если вы в спешке бросили мусор, но немного промахнулись, и скомканный фантик или сигаретная пачка отскочил от края урны («не вижу»), или если

это случилось по причине того, что урна переполнена, не говоря уже о ситуациях, когда урны поблизости нет вовсе («вижу, но не могу») и т. п.

Заключение

Этот текст может претендовать лишь на весьма неполное описание заинтересовавших меня ситуаций и, что еще более важно, навигацию по некоторым их ключевым теоретическим точкам. Проблема слишком сложна и комплексна, чтобы поддаться удовлетворительному описанию/объяснению в рамках одной статьи. Полагаю, исследование должно быть не столько продолжено, сколько выполнено заново с учетом обнаруженного/предположенного с особым вниманием к деталям, которые ранее казались несущественными или вовсе игнорировались.

В первую очередь необходимо понять природу уважения к старости и специфику управляемого им правила «уступить место пожилому человеку», форм повседневной ответственности за его нарушение и границ его применимости. Следует принять во внимание, что речь идет хотя и о зафиксированном в инструкциях пользования общественным транспортом правиле, на практике оно оказывается едва ли не ближе к резидуальным нормам[1], и в поисках аналогичных правил того же порядка это становится очевидным. Принято ли уступать удобные *стоячие* места у поручней или в углу вагона, например? В правилах пользования общественным транспортом не содержится никаких указаний на эту тему. Принято ли уступать место в электричке, где билеты не привязаны к местам, но характеристики поездки, например, ее длительность, могут быть ближе к поезду дальнего следования, чем к метро? Или следует ли уступать нижние полки в поездах, где места распределяются согласно номерам билетов, и каждый в состоянии самостоятельно позаботиться о себе заранее? Однако непросто представить пассажиров, обрекающих немощную старушку забираться на верхнюю полку движущегося поезда. Наконец, нужно ли уступать место на скамейке у подъезда или в парке, если здесь перестает действовать негласный аргумент, требующий уступать место в транспорте — *необходимость* попасть в определенное время

1 Томас Шефф определял как резидуальные (остаточные) такие нормы, которые не организуются формальным образом, а само собой разумеются [Scheff, 1999, p. 55] и становятся очевидными только в случае их нарушения. Подробнее см. [Scheff, 1999, p. 53–68].

в определенное место города? Ведь едва ли наслаждение видами парка, сидя, в комфортных условиях является необходимостью того же порядка.

Безусловно, перечисленные ситуации еще менее определенны, но в некоторых из них отказ в месте/услуге может обернуться чем-то вроде ситуации «оставление в опасности», по крайней мере, с моральной точки зрения. Такая детализация уже издали угрожает масштабами требуемых описаний, однако открывает головокружительные перспективы более глубокого понимания, как в повседневности функционирует социальная солидарность.

Библиография

Айзинова И. М. (2010) Сфера платных услуг населению в контексте социально-экономического развития. *Проблемы прогнозирования*, (1): 112–139.

Волкова Т. Н. (2005) Социальные и психологические проблемы старости. *Вопросы психологии*, (2): 118–126.

Воронов А. Я., Аль-Батал Т. М. (2010) Соблюдение неформальных социальных норм: полевые эксперименты в метро. *Экспериментальная психология в России: Традиции и перспективы,* М.: Институт психологии РАН: 781–786.

Гофман Э. (2009a) *О работе лица. Анализ ритуальных элементов социального взаимодействия.* Гофман Э. Ритуал взаимодействия: Очерки поведения лицом к лицу. Пер. с англ., под ред. Н. Н. Богомоловой, Д. А. Леонтьева, М.: Смысл: 18–63.

Гофман Э. (2009b) *Природа почтительности и умение вести себя.* Гофман Э. Ритуал взаимодействия: Очерки поведения лицом к лицу. Пер. с англ., под ред. Н. Н. Богомоловой, Д. А. Леонтьева, М.: Смысл: 64–119.

Кертман Г. (2007) Мы разучились нищим подавать? *Социальная реальность*, (3): 47–55.

Кривошеев В. В. (2004) Особенности аномии в современном российском обществе. *Социологические исследования*, (3): 93–97.

Куштанина В. А. (2008) Выход на пенсию как момент пересмотра идентичности. *Мир России*, (4): 152–163.

Микляева А. В. (2009) Специфика взаимодействия подростков с представителями различных возрастных групп. *Вестник ТГПУ,* 11 (89): 135–138.

Милграм С. (2001) *К проблеме соблюдения социальных норм: эксперимент в метро.*/Милграм С. Эксперимент в социальной психологии, СПб.: Питер. С: 54–61.

Наролина-Ришар О. В. (2002) *Коммуникативное поведение французов в общественном транспорте.* Русское и французское коммуникативное поведение. Воронеж: Истоки, (1): 40–41.

Рущенко И. (2008) «Криминальная революция» как социетальный фактор. *Социология: теория, методы, маркетинг*, (3): 194–210.

Смолькин А. А. (2010b) Трансформации уважительного отношения к пожилым людям у (им) мигрантов. *Социологический журнал*, (4): 66–91.

Смолькин А. А. (2010а) Межпоколенческие конфликты в повседневной жизни. *Социологические исследования*, (11): 110–114.

Шанин Т. (1998) Методология двойной рефлексивности в исследованиях современной российской деревни. *Социологический журнал*, (3/4): 77–93.

Шереги Ф. Э. (2004) *Социология девиации: прикладные исследования*. М.: Центр социального прогнозирования.

Щербакова И. (2009) Практики предупредительного поведения в отношении к случайному встречному: наблюдение за людьми, входящими в двери на станциях метро в трех городах России и в Будапеште. Воздействие западных социокультурных образцов на социальные практики в России, М.: ТАУС: 93–126.

Ядова М. А. (2012) Современное и традиционное в ценностях постсоветской молодежи. *Социологические исследования*, (1): 114–125.

Baber Z. (2010) Public transportation in an era of neo-liberal privatization — the Delhi Metro. *Inter-Asia Cultural Studies*, 11 (3): 478–480.

Burkhardt J. E. (2000) Limitations of Mass Transportation and Individual Vehicle Systems for Older Persons. K. Warner Schaie, M. Pietrucha (ed.). *Mobility and transportation in the elderly,* N. Y.: Springer Publishing Company Inc.: 97–123.

Butcher M. (2011) Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro. *Mobilities*, 6 (2): 237–254.

Chipperfield J. G. (1992) A Longitudinal Analysis of Perceived Respect among Elders: Changing Perceptions for Some Ethnic Groups. *Canadian Journal on Aging*, 11 (1): 15–30.

Davey J. A. (2007) Older people and transport: coping without a car. *Ageing & Society,* 27 (1): 49–65.

Dickerson A. E., Molnar L. J., Eby D. W. et al. (2007) Transportation and Aging: A Research Agenda for Advancing Safe Mobility. *The Gerontologist*, 47 (5): 578–590.

Frye A. (2014) Growing Old in the City. *Journal of Urban Design*, 19 (3): 269–274.

Jones R. L. (2006) Older people talking as if they are not older people: positioning theory as an explanation. *Journal of Aging Studies*, 20 (1): 80.

Legrand L. N., Keyes M., McGue M. et al. (2008) Rural environments reduce the genetic influence on adolescent substance use and rule-breaking behavior. *Psychological Medicine*, (38): 1341–1350.

Scheff T. J. (1999) *Being Mentally Ill: Sociological Theory,* N. Y.: Aldine de Gruyter.

Schrag Z. M. (2006) *The Great Society subway: a history of the Washington Metro,* Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press.

Smol'kin A. A. (2013) Respect for the Elderly: Theoretical Approach. *Journal of Nutrition, Health and Aging*, 17 (1): S946 — S947.

Verkuyten M., Rood-Pijpers E., Elffers H., Hessing D. J. (1994) Rules for breaking formal rules: social representations and everyday rule-governed behavior. *The Journal of Psychology*, 128 (5): 485–497.

References

Ayzinova I. M. (2010) Sfera platnykh uslug naseleniyu v kontekste sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya [Sphere of paid public services in a context of social and economic development]. *Problemy prognozirovaniya* [*Problems of forecasting*], (1): 112–139.

Baber Z. (2010) Public transportation in an era of neo-liberal privatization — the Delhi Metro. *Inter-Asia Cultural Studies*, 11 (3): 478–480.

Burkhardt J. E. (2000) Limitations of Mass Transportation and Individual Vehicle Systems for Older Persons. K. Warner Schaie, M. Pietrucha (ed.). *Mobility and transportation in the elderly,* N. Y.: Springer Publishing Company Inc.: 97–123.

Butcher M. (2011) Cultures of Commuting: The Mobile Negotiation of Space and Subjectivity on Delhi's Metro. *Mobilities,* 6 (2): 237–254.

Chipperfield J. G. (1992) A Longitudinal Analysis of Perceived Respect among Elders: Changing Perceptions for Some Ethnic Groups. *Canadian Journal on Aging,* 11 (1): 15–30.

Davey J. A. (2007) Older people and transport: coping without a car. *Ageing & Society,* 27 (1): 49–65.

Dickerson A. E., Molnar L. J., Eby D. W. et al. (2007) Transportation and Aging: A Research Agenda for Advancing Safe Mobility. *The Gerontologist*, 47 (5): 578–590.

Frye A. (2014) Growing Old in the City. *Journal of Urban Design,* 19 (3): 269–274.

Gofman E. (2009a) O rabote litsa. Analiz ritual'nykh elementov sotsial'nogo vzaimodeystviya [On Face-Work. An Analysis of Ritual Elements in Social Interaction]. Gofman E. Ritual vzaimodeystviya: Ocherki povedeniya litsom k litsu [Interaction Ritual: Essays on face-to-face behavior]. M.: Smysl: 18–63.

Gofman E. (2009b) Priroda pochtitel'nosti i umenie vesti sebya [The Nature of Deference and Demeanor]. Gofman E. Ritual vzaimodeystviya: Ocherki povedeniya litsom k litsu [Interaction Ritual: Essays on face-to-face behavior]. M.: Smysl: 64–119.

Jones R. L. (2006) Older people talking as if they are not older people: positioning theory as an explanation. *Journal of Aging Studies*, 20 (1): 80.

Kertman G. (2007) My razuchilis' nishchim podavat'? [Have we forgot how to give alms?]. *Sotsial'naya real'nost'* [*Social reality*], (3): 47–55.

Krivosheev V. V. (2004) Osobennosti anomii v sovremennom rossiyskom obshchestve [Anomie specifics in contemporary Russian society]. *Sotsiologicheskie issledovaniya* [*Sociological Researches*], (3): 93–97.

Kushtanina V. A. (2008) Vykhod na pensiyu kak moment peresmotra identichnosti [Retirement as the moment of identity revision]. *Mir Rossii* [*World of Russia*], (4): 152–163.

Legrand L. N., Keyes M., McGue M. et al. (2008) Rural environments reduce the genetic influence on adolescent substance use and rule-breaking behavior. *Psychological Medicine,* (38): 1341–1350.

Miklyaeva A. V. (2009) Spetsifika vzaimodeystviya podrostkov s predstavitelyami razlichnykh vozrastnykh grupp [Specifics of teenagers interaction with various age groups]. *Vestnik TGPU* [*Bulletin of TSPU*]. 11 (89): 135–138.

Milgram S. (2001) K probleme soblyudeniya sotsial'nykh norm: eksperiment v metro [To a problem of following social norms: experiment in metro]. In Milgram S. *Eksperiment v sotsial'noy psikhologii* [*Experiment in social psychology*], SPb.: Piter. S: 54–61.

Narolina-Rishar O. V. (2002) Kommunikativnoe povedenie frantsuzov v obshchestvennom transporte [Communicative behaviour of French people in public transport]. In *Russkoe i frantsuzskoe kommunikativnoe povedenie* [*Russian and French communicative behaviour*]. Voronezh: Istoki, (1): 40–41.

Rushchenko I. (2008) «Kriminal'naya revolyutsiya» kak sotsietal'nyy factor [«Criminal revolution» as a societal factor]. *Sotsiologiya: teoriya, metody, marketing* [*Sociology: theory, methods, marketing*], (3): 194–210.

Scheff T. J. (1999) *Being Mentally Ill: Sociological Theory,* N. Y.: Aldine de Gruyter.

Schrag Z. M. (2006) *The Great Society subway: a history of the Washington Metro, Baltimore, Maryland:* The Johns Hopkins University Press.

Shanin T. (1998) Metodologiya dvoynoy refleksivnosti v issledovaniyakh sovremennoy rossiyskoy derevni [Methodology of double reflexivity in researches of contemporary Russian village]. *Sotsiologicheskiy zhurnal* [*Journal of Sociology*], (3/4): 77–93.

Shcherbakova I. (2009) Praktiki preduprediteľnogo povedeniya v otnoshenii k sluchaynomu vstrechnomu: nablyudenie za lyud'mi, vkhodyashchimi v dveri na stantsiyakh metro v trekh gorodakh Rossii i v Budapeshte [Practices of precautionary behaviour in the relation to a casual passer: observation over the people entering metro stations in three Russian cities and Budapest]. *Vozdeystvie zapadnykh sotsiokul'turnykh obraztsov na sotsial'nye praktiki v Rossii* [*Influence western sociocultural samples on social practice in Russia*], M.: TAUS: 93–126.

Sheregi F. E. (2004) Sotsiologiya deviatsii: prikladnye issledovaniya [Sociology of deviation: applied research]. M.: Tsentr sotsial'nogo prognozirovaniya.

Smol'kin A. A. (2013) Respect for the Elderly: Theoretical Approach. *Journal of Nutrition, Health and Aging,* 17 (1): S946 — S947.

Smol'kin A. A. (2010a) Mezhpokolencheskie konflikty v povsednevnoy zhizni [Intergenerational Conflicts in Everyday Life]. *Sotsiologicheskie issledovaniya* [*Sociological Researches*], (11): 110–114.

Smol'kin A. A. (2010b) Transformatsii uvazhitel'nogo otnosheniya k pozhilym lyudyam u (im) migrantov [Transformations of respect for elderly people and (im) migrants]. *Sotsiologicheskiy zhurnal* [*Journal of Sociology*], (4): 66–91.

Verkuyten M., Rood-Pijpers E., Elffers H., Hessing D. J. (1994) Rules for breaking formal rules: social representations and everyday rule-governed behavior. *The Journal of Psychology,* 128 (5): 485–497.

Volkova T. N. (2005) Sotsial'nye i psikhologicheskie problemy starosti [Social and psychological problems of the old age]. *Voprosy psikhologii* [*Psychology questions*], (2): 118–126.

Voronov A. Ya., Al-Batal T. M. (2010) Soblyudenie neformal'nykh sotsial'nykh norm: polevye eksperimenty v metro [Following informal social norms: field experiments in the metro]. *Eksperimental'naya psikhologiya v Rossii: Traditsii i perspektivy*

[*Experimental psychology in Russia: Traditions and prospects*]. M.: Institut psikhologii RAN: 781–786.

Yadova M. A. (2012) Sovremennoe i traditsionnoe v tsennostyakh postsovetskoy molodezhi [Modern and traditional values of Post-Soviet youth]. *Sotsiologicheskie issledovaniya* [*Sociological Researches*], (1): 114–125.