Андрей Кузнецов, Людмила Шайтанова

Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости

В статье рассматриваются социальные проблемы маршрутного такси как специфического постсоветского феномена — частного общественного транспорта. Авторы подчеркивают теоретический потенциал исследования маршрутного такси для социологии города. Социотехнический ансамбль маршрутного такси является полем многочисленных противоречий и конфликтов, среди которых выделяется проблема справедливости. В конце статьи выдвигается гипотеза о том, что конфликтогенность маршрутных такси обусловлена столкновением различных режимов справедливости.

Ключевые слова: маршрутное такси, общественный транспорт, социология мобильностей, публичное и приватное, справедливость, социотехнический ансамбль, мораль и технология, Люк Болтански, Лоран Тевено.

Введение

Эта статья скорее ставит вопросы, чем дает ответы; скорее набрасывает проспекты будущих исследований, чем рассказывает о пройденном пути, оглядываясь назад; скорее выдвигает гипотезу, чем отстаивает тезисы. Она призвана привлечь внимание российских социальных и гуманитарных исследователей к изучению пространственной мобильности, а также к медиаторам, режимам и способам этой мобильности. Одним из важных медиаторов пространственной мобильности является городской общественный транспорт (от). В центре внимания данного текста — социотехнический ансамбль (о социотехнических ансамблях см.: [Shaping 1992:

Андрей Геннадиевич Кузнецов — кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии Волгоградского государственного университета. Сфера научных интересов: исследования науки и технологии, акторно-сетевая теория, социология города, исследования мобильностей.
Людмила Андреевна Шайтанова — студент направления «Социология» Волгоградского государственного университета. Сфера научных интересов: конструктивистская социология, социология транспорта и мобильностей.

1-17]; понятия «социотехнический ансамбль» и «социотехническая система» в тексте используются как синонимы) маршрутных такси (МТ) в городе Волгограде как особый постсоветский феномен — частный ОТ. В связи с этим исследование МТ актуально не только потому, что эта транспортная система предлагает особую форму мобильности, что в ней формируется набор специфических способов восприятия и освоения городского пространства, но также потому, что появление и развитие этого вида транспорта является частью ряда масштабных и характерных для постсоветской России процессов. Изучая МТ, мы можем сделать выводы о сокращении государственного и муниципального влияния в общественно значимых сферах, о характере и последствиях участия частного капитала в управлении общественными услугами и сервисами, а также о переопределении границ публичного и приватного в городском пространстве. Эти процессы имеют не только экономические, но и моральные последствия — они с неизбежностью ставят новые вопросы о справедливости в урбанистической среде.

В постсоветской социологической литературе часто говорится о трансформации российского общества. В этих рассуждениях если и поднимаются проблемы справедливости, то они увязываются с нормативной структурой социальных отношений, ценностными ориентациями или национальной идеологией. Куда реже о справедливости говорят в контексте технологических инноваций. С другой стороны, когда речь идет о технологических изменениях, в фокусе исследователей, как правило, оказываются так называемые высокие технологии, которые в повседневной жизни обнаруживают себя в виде ультрамодной бытовой техники, гаджетов и разнообразных цифровых средств коммуникации. Момент появления этих спутников человеческой жизни обычно более или менее артикулирован, освещается новостями, окрашен эффектом новизны, первоначального, хотя и недолгого, удивления, восхищения или недоумения.

Далее речь пойдет о практических проблемах справедливости в контексте одной социотехнической инновации — микроавтобуса ГАЗ-32212. Запуск этого автомобиля в серийное производство в середине 1990-х сделал возможным появление в Волгограде МТ как средства массовой перевозки пассажиров.

В исследовании проблемы справедливости в контексте социотехнической системы МТ авторы данной работы опираются на эмпирические данные, полученные в результате: 1) включенного этнографического наблюдения в салонах МТ Волгограда, проводившегося одним из авторов с сентября 2011 по май 2012 года; 2) рефлексии собственного опыта авторов в использовании МТ; 3) опроса ближайшего окружения авторов о преимуществах и недостатках МТ на основе стихийно складывающейся нерепрезентативной выборки (n=72).

Авторы признают, что данных, полученных ими на настоящий момент, недостаточно для разработки полноценной социологической концепции МТ и формулировки выводов о проблемах справедливости, возникающих в рамках этой транспортной системы. Однако они также убеждены, что имеющиеся в их распоряжении эмпирические материалы позволяют дать социологическое описание МТ в первом приближении и выдвинуть эвристическую гипотезу, направляющую и стимулирующую дальнейшее изучение проблем справедливости в контексте городского пространства в целом и МТ в частности.

В дальнейшем изложении мы попытаемся решить ряд задач. Во-первых, ответить на вопрос о том, почему исследование МТ является интересным для социолога. Во-вторых, мы артикулируем связь социотехнического ансамбля МТ и проблематики справедливости/несправедливости в Волгограде. Наконец, рассматривая проблематику справедливости в контексте французской прагматической социологии (Л. Болтански и Л. Тевено), мы предложим гипотезу, прослеживающую связь между материально-технической организацией МТ и моральными конфликтами, возникающими внутри этой транспортной системы.

Почему маршрутное такси интересно для социологического исследования?

Современные социологические теории зачастую представляют общества как автомобильные культуры [Urry 2004]. Организация городской жизни сегодня одновременно и опирается, и ориентируется на различные системы транспортировки людей, вещей, информации. Транспортные системы являются одной из колонн здания социального порядка в современных городах. Транспортные системы задают различные формы мобильности. Вместе с тем транспортировка может осуществляться в разных режимах мобильности, которые пересекают границы этих форм.

Мы можем представить себе градиент режимов мобильности. На одном полюсе этого градиента, «южном», где тепло и комфортно, будет режим, в котором проблема перемещения человека из одной точки физического пространства в другую решена до такой степени, что огромное количество человеческих и не-человеческих усилий, поддерживающих эту форму мобильности, совершенно скрыто от глаз пассажира. У пользователей транспорта, работающего в таком режиме, возникает ощущение податливости пространства, они не встречают почти никакого сопротивления на пути из пункта отправления в пункт назначения, даже если они разнесены на по-

чтительное расстояние, они «будто бы» и «в действительности» перемещаются без усилий. Этот режим мы назовем режимом «непроблематичной мобильности».

На другом полюсе, «северном», где холодно и дуют суровые ветра, находится режим мобильности, в котором переход из одной точки пространства в другую, даже если она находится совсем близко, крайне проблематичен, опасен и не гарантирован. Участники транспортировки, осуществляемой в таком режиме, прикладывают огромные усилия, чтобы добраться до цели путешествия, и переносят на себе все тяготы движения по протяженной материи ландшафта. Это режим «проблематичной мобильности» (понятия проблематичного/непроблематичного режимов мобильности не являются общепринятыми и используются исключительно в инструментальных целях данной статьи. Однако сама идея различения таких режимов взята из [Latour 1997], см. также [Serres 1980]. Выделение состояния, в котором всякое перемещение является крайне трудным, позволяет не принимать мобильность как нечто само собой разумеющееся и сосредоточиться на работе, необходимой для организации любой формы мобильности. См. [Кузнецов 2010: 57]).

Системы городского ОТ (в особенности те, что связаны с массовой перевозкой людей), несмотря на то, что предлагают различающиеся между собой формы перемещения, очевидно, тяготеют к режиму «непроблематичной мобильности». Будучи несущими конструкциями социального порядка в современном городе, они вскоре после своего возведения и ввода в эксплуатацию, хотя и продолжают оставаться на самом виду, пропадают из поля зрения, становятся для своих пользователей чрезмерно очевидными, неинтересными, непроблематичными.

Поездка на работающем в штатном режиме ОТ может быть настолько бессобытийна, что само средство перемещения ускользает от нашего внимания. Чем надежнее транспортная система, чем в большей степени мы можем позволить себе виртуально быть во время поездки где-то еще, в «конечных мирах значений» [Шюц 2003] (воспоминаниях, мечтах, воображении, снах), тем меньше у нас повода говорить о том, что произошло во время поездки, поскольку ничего не произошло. В англоговорящих странах о таких поездках говорят: «No events» [Latour 1997: 173]. Стабилизированные, отлаженные, бесперебойно работающие социотехнические ансамбли, как правило, дают мало информации о принципах своего создания, эксплуатации, существования. Такую информацию сообщают о них сбои, поломки, дисфункции [Bijker 1995: 50].

В поисках образов перемещения в режиме «проблематичной мобильности» нам следует представить первопроходцев, проди-

рающихся сквозь чащу незнакомой им местности; отрефлексировать собственный опыт похода в горы, или, возможно, блуждания в незнакомом нам городском или природном ландшафте; подумать о том, как люди с ограниченными возможностями передвижения шаг за шагом преодолевают пороги, ступени, бордюры, чтобы просто пойти погулять; а также вспомнить о том, как годовалые дети, падая и поднимаясь, преодолевают к радости своих родителей первые сантиметры комнатного пространства. Режим «проблематичной мобильности» актуален и для систем ОТ, однако, как правило, только на стадии их проектирования и разработки. Такие путешествия, в отличие от поездок в режиме «непроблематичной мобильности», крайне событийны, они требуют от нас предельного внимания и интереса к происходящему вокруг (иначе мы рискует сгинуть по пути), каждый ход в них несет информацию о способе и направлении дальнейшего движения.

Описанные режимы мобильности суть не веберовские чистые типы, но крайние точки на непрерывной шкале. МТ интересно для социального исследователя тем, что, будучи разновидностью ОТ, оно гораздо ближе других транспортных систем Волгограда расположено к «северному» полюсу на градиенте режимов мобильности. Поездка на МТ может быть событийной, не рутинной и требовать от своих участников значительно большего вовлечения в сравнении с поездкой на любом другом традиционном ОТ (трамвае, троллейбусе, автобусе).

МТ не только требует от пассажиров и водителей огромного объема работы и больших усилий по поддержанию порядка, обеспечивающего успех поездки, но и делает эту работу видимой. Происходит это в результате того, что в ходе поездки регулярно происходят небольшие сбои, конфликты, споры, в которых усилия акторов по организации, поддержанию и восстановлению порядка становятся очевидными. МТ представляет интерес потому, что «нормальным» состоянием работы этой транспортной системы является состояние, близкое к состоянию дисфункции или поломки. Рутинное функционирование этого социотехнического ансамбля в отличие от других транспортных ансамблей информативно в отношении того, как конструируется и поддерживается социальный порядок в городской среде.

Если социальный порядок других транспортных систем Волгограда может иногда натурализоваться, обретать черты естественного положения дел, то мир МТ — это конструктивистский рай (или ад) [Латур 2006]. Если в случае традиционного ОТ может иногда казаться, что порядок перевозки организуется сам собой, без нашего участия, и что это единственно возможный и необходимый способ транспортировки, то *nomos* проезда в МТ ни на секунду не по-

зволяет усомниться в хрупкости социального порядка, в нашем прямом и непосредственном участии в его создании и поддержании и в том, что он вполне мог бы быть другим. Перевозка в традиционном ОТ имеет больше сходства с той картиной социального мира, которую рисуют структурные функционалисты. Перевозка в МТ похожа на ту картину, которую предлагают интеракционисты и этнометодологи.

Для социального исследователя МТ интересно тем, что это транспортная система, которая работает на грани функционального и дисфункционального состояния. МТ — это транспорт, ординарное функционирование которого предполагает «интерпретативную гибкость» [Bijker, Pinch 1984], которая обычно характерна для технологических артефактов и систем на стадии их разработки. В МТ не всегда очевидно, идет ли все так, как должно, или что-то пошло не так, является ли та или иная ситуация «нормальной» или «ненормальной». Далеко не всегда понятно, связана эта конкретная неприятная ситуация с произволом водителя или сложилась помимо его воли.

МТ требует от участников перевозки интерпретировать множество ситуаций. От этих интерпретаций зависит ход перевозки. Водитель интерпретирует жесты пассажиров на остановке (является ли этот взмах руки сигналом об остановке, ему ли адресован этот сигнал). Пассажир интерпретирует жесты водителя («возьму одного человека», «возьму стоя» и т. п.) Он также интерпретирует сложившуюся транспортную ситуацию здесь-и-сейчас, чтобы определить лучший для проезда маршрут. Стоит ли ждать МТ, которое идет по более удобному маршруту, или поехать на первом более или менее подходящем, или поехать с пересадкой? Список ситуаций, требующих непосредственной интерпретации со стороны водителей и пассажиров, можно с легкостью продолжить, и он будет внушительным. Успешные участники перевозки в МТ — искусные практические герменевты, не признающие этого.

«Нормальное» функционирование МТ требует большого интерактивного труда, постоянных переговоров, постоянного ремонта порядка в процессе перевозки, установления взаимопонимания и конвенций, поскольку возникающие ситуации обладают высокой степенью неопределенности и непонятности.

Следует также принять во внимание то, что во время любой поездки в МТ складывается, пусть и недолговременный, коллектив, публика. Эта публика состоит, как правило, из незнакомых друг с другом людей, которые объединены не общими целями, но общей практической ситуацией: некоторое время они должны прожить вместе, чтобы достичь своих индивидуальных целей. Как уже было сказано выше, поездка в МТ требует куда большей интерактивной

работы, чем поездка в традиционном от. Члены публики должны вступить во взаимодействие лицом к лицу, установить и поддерживать некоторый порядок на время поездки. Изучение процессов, происходящих в салонах мт, таким образом, позволит нам узнать многое о моральных основаниях повседневной жизни в современном российском городе, о самоорганизации граждан в публичном пространстве, а также о микрооснованиях гражданского общества в России.

Как маршрутное такси связано с проблемой справедливости?

Мы указали на то, что штатное функционирование транспортного ансамбля мт связано со множеством моральных и технических «поломок», возникающих в результате многочисленных взаимодействий лицом к лицу, без которых сама поездка была бы невозможна. «Поломки» приводят к разнообразным противоречиям и конфликтам, участниками которых являются пассажиры и водители, непосредственно вовлеченные в перевозку здесь и сейчас. Конфликты мимолетны и не выходят за рамки ситуации перевозки. Они, очевидно, не подпадают под традиционное определение социальных конфликтов, поскольку в них не участвуют организованные большие группы людей, преследующие четко артикулированные цели. Нельзя сказать также, что эти конфликты являются непосредственным следствием исполнения индивидами своих социальных ролей. Они скорее представляются спонтанными, иррациональными и сугубо межличностными. Однако они регулярны, публичны, эмоционально насыщены, им сопутствуют споры, редко физическое насилие, эмоциональное раздражение, ощущение несправедливости. Все это позволяет допустить, что какова бы ни была природа и форма противоречий и конфликтов в мт, они могут иметь серьезные социальные последствия, выходящие за рамки ситуации перевозки здесь и сейчас.

В общественном дискурсе сми, как правило, распознаются и обсуждаются следующие проблемы мт: низкая квалификация, непрофессионализм водителей и связанная с этим проблема безопасности проезда в мт, а также проблема избыточного количества маршруток на дорогах города. Однако медиа рассматривают мт как непроблематичный технологический артефакт и не поднимают тех моральных проблем, с которыми так или иначе сталкиваются пользователи этого транспорта. В центре внимания данной статьи находятся проблемы справедливости в их связи с социотехническим контекстом мт.

Итак, непроблематичные на первый взгляд МТ создают в Волгограде пространство и отношения, которые носят конфликтный характер, и ведут к ряду проблем, одной из которых является проблема справедливости. Формально и потенциально все платежеспособные пассажиры и все дееспособные водители МТ равны между собой, однако в процессе перевозки между ними могут возникать различного рода неравенства, которые могут представляться им как несправедливые. Опишем ряд ситуаций, которые могут вызывать ощущение несправедливости у пассажиров и водителей.

В перспективе пассажиров чувство несправедливости могут вызывать следующие ситуации. 1) В час пик люди, находящиеся на остановках в середине маршрута, не могут уехать (на работу или домой), поскольку все места в салонах МТ уже были заняты на конечной остановке. 2) Нерегулярность движения. Пассажиры рассчитывают на определенный график движения, но он не всегда соблюдается. Интервал между маршрутками не гарантирован, это контингентная переменная. 3) Пассажиры сталкиваются с «равнодушием» водителей к тому, что они едут/опаздывают на работу/важное мероприятие. 4) Водитель избирательно отказывает пассажирам в доступе в салон/кабину микроавтобуса. 5) МТ крайне недружелюбно к пожилым, людям с ограниченными возможностями, иностранцам, людям с нестандартным телосложением (высоким, полным). 6) Нестандартизированная тарификация. Во время поездки могут возникать такие ситуации, когда пассажиры едут на разное расстояние, но платят одинаково, либо едут практически на одинаковое расстояние, но платят по-разному. Помимо этого могут существовать различия в тарификации на одном и том же маршруте. 7) «Право сильного» и нарушение очереди при посадке в МТ. На тех же остановках, где очередь не формируется, точное место остановки МТ остается неопределенным, и пассажиры могут испытывать недостаток ловкости при «ловле» маршрутки и посадке в салон.

Это перечисление, несомненно, может быть продолжено. Ясно, что эти ситуации имеют разное происхождение и одни из них воспринимаются острее, чем другие. Однако их объединяет то, что они приводят к фактическому ситуативному неравенству между формально равными пассажирами, чем могут вызывать у них чувство несправедливости.

В перспективе водителей источником ощущения несправедливости могут быть следующие ситуации. 1) Неравномерность пассажиропотока. В некоторые отрезки дня пассажиров чрезмерно много, а в другие их крайне мало и водитель вынужден ездить с пустым салоном и нести убытки. 2) Непредсказуемость пассажиропотока. Коллеги водителя по маршруту, работающие с ним в одно и то же время, набирают людей, а он — нет. 3) Недисциплинированность

пассажиров. Пассажиры поздно голосуют, поздно или тихо называют остановки, ошибочно голосуют и останавливают микроавтобус, «неправильно» закрывают дверь. 4) Крупные деньги. Пассажиры один за другим оплачивают проезд крупными купюрами, так что в результате у водителя не остается мелких, разменных денег, чтобы отдавать сдачу другим пассажирам.

Список несправедливых ситуаций в перспективе водителей также может быть продолжен. Показательно, однако, что МТ как транспортная система в целом может представать несправедливой для совершенно разных акторов, вовлеченных в ее работу (пассажиров, водителей, владельцев микроавтобусов).

Описанные выше ситуации вполне могут привести к тому, что Люк Болтански и Лоран Тевено называют «критическим моментом», когда человек говорит: «Все, с меня хватит! Так больше продолжаться не может! Я не собираюсь это терпеть!» [Болтански, Тевено 2000: 66-67] Вслед за этим может последовать критика других участников поездки, оправдание собственных действий и намерений и дальнейшее выяснение отношений. Частое повторение подобных ситуаций может привести к формированию критической, негативной установки в отношении всего комплекса взаимодействий, связанных с проездом в МТ, что в свою очередь лишь увеличивает вероятность конфликтов.

Гипотеза

Тщательное описание и анализ актуального протекания споров, возникающих в процессе перевозки на МТ, являются и необходимым, и чрезвычайно интересным направлением дальнейшего исследования в этой области. Однако цель этой статьи иная: предложить эвристическую гипотезу конфликтогенности пассажирских перевозок посредством МТ. Наиболее продуктивным теоретическим ресурсом для формулирования такой гипотезы, на наш взгляд, является прагматический подход Болтански и Тевено [Болтански, Тевено 2000; Тевено 2000; Тевено 2001; Вагнер 2000; Хархордин 2007]. В своей концепции французские социологи перенесли акцент с дискуссии о метафизических принципах справедливости на практики оспаривания и установления справедливости в конкретных конфликтных ситуациях. В результате в центре их внимания оказались режимы критики и оправдания. Болтански и Тевено также подчеркнули в противовес предшествующей им социологической традиции П. Бурдье, что представители одной и той же социальной группы для обоснования и поддержания справедливости могут обращаться к разным порядкам ценностей в зависимости от ситуации.

Принимая во внимание обозначенную теоретическую перспективу, гипотеза авторов статьи состоит в следующем: конфликтные ситуации, возникающие в МТ, вызваны тем, что эта форма мобильности представляет собой социотехнический ансамбль, в котором сталкиваются различные режимы оправдания, различные основания установления/восстановления справедливости. Столкновение режимов оправдания обусловлено тем, что МТ представляет собой гибрид публичного и приватного, в нем сочетаются противоречивые черты общественного и частного транспорта.

Развернем предложенную гипотезу. Объемы статьи позволяют лишь схематично перечислить признаки общественного и частного транспорта, соединяющиеся в МТ.

Признаки общественного транспорта. Главной отличительной чертой традиционного ОТ является его стандартизированность. В этом отношении МТ обладают фиксированным маршрутом, а также фиксированной (хотя иногда и варьирующейся) стоимостью проезда. МТ, как и другие виды ОТ, предполагает коллективную, публичную поездку согласно заранее установленным правилам. Кроме того, МТ могут воспользоваться все желающие проехать по данному маршруту, круг этих желающих неограничен.

Признаки частного транспорта. Главным отличительным признаком частного транспорта является его гибкость. Здесь следует заметить, что, хотя некоторые из перечисленных ниже практик могут рассматриваться как нарушение установленных формальных правил перевозки в МТ, они тем не менее являются актуальными способами организации этой формы мобильности, используемыми водителями и пассажирами. В плане гибкости МТ предоставляет возможность посадки/высадки практически в любой точке маршрута. Водители могут корректировать маршрут, объезжая пробки по другой улице или по обочине, не доезжая до конечной остановки, чтобы не брать пассажиров, едущих от одного конца маршрута до другого. Нередко микроавтобусы находятся в собственности водителя, поэтому он может начинать или заканчивать работу по своему усмотрению. Водитель может избирательно ограничивать доступ к салону/кабине МТ. Кроме того, водители могут устанавливать индивидуальные требования к открыванию/закрыванию двери, объявлению остановок, тарификации отрезков маршрута, передаче денег для оплаты проезда. Дизайн и топология салонов маршруток нередко обладают индивидуальными особенностями. Несмотря на то, что поездка в МТ носит коллективный характер, она не предполагает анонимной толпы пассажиров. Видимо, именно гибкость и текучесть в сочетании с одновременным присутствием стандартизации, присущей традиционному ОТ, и вызывает чувство несправедливости, которое в свою очередь ведет к конфликтам в МТ.

Если принять во внимание, что водитель маршрутки нередко является ее собственником, то гипотетически микроавтобус для него — своего рода дом на колесах, где он хозяин[1]. В то же время этот дом является средством производства, источником дохода. Водитель сдает свой мобильный дом во временное пользование пассажирам, позволяет им некоторое время пользоваться его благами (сиденьями, скоростью, тонировкой, защищающей от палящего солнца, крышей, укрывающей от дождя, печкой, согревающей в мороз). Допуская пассажиров в свой дом, водитель-хозяин требует от них бережного к нему отношения, соблюдения установленных им правил. Для него в этом мире существует иерархия. Водитель поучает, критикует пассажиров, информирует их о правилах проезда в именно этом отдельно взятом транспортном средстве, а не в МТ вообще.

Для пассажиров МТ гипотетически является ОТ, где должны быть четко установленные общие/универсальные правила проезда, разграничивающие права и обязанности перевозчика и пассажира. Эти правила устанавливают равенство между всеми участниками транспортировки, хотя они и исполняют разные роли. В ОТ водитель рассматривается как необходимый обслуживающий персонал, личность которого не значима для перевозки. В этой связи разнообразные требования водителей МТ, выступающие условиями транспортировки, представляются пассажирам как произвольные, зависящие от личности водителя, контингентные и потому необязательные для исполнения. Необходимость выполнять необязательное, установленное водителем индивидуальное правило вызывает ощущение несправедливости и влечет за собой споры.

Заключение

В этой статье мы говорили о «проблематичной» и «непроблематичной» мобильностях. Важно, что режим «непроблематичной» мобильности предполагает бессобытийный характер протекания. Он типичен для большинства поездок на общественном транспорте. Именно стандартизация «путешествия», набор понятных и устоявшихся правил делает поездку предсказуемой и непроблематичной.

1 Метафора «дома на колесах» является общей для всей культуры автомобильности [Sheller, Urry 2003]. Вместе с тем авторам известны случаи, когда водители используют микроавтобусы как временные жилища, поэтому в отношении МТ выражение «дом на колесах» не только метафора. Идея МТ как домашнего анклава в публичном пространстве позволяет также использовать различение «режимов вовлеченности» Тевено [Thevenot 2006].

По-другому обстоят дела для пассажира маршрутного такси. МТ отличается от обычного общественного транспорта тем, что смешивает в себе стандартизированность путешествия на общественном транспорте, которая ожидается пассажирами, и гибкость персонального транспорта, которым, по сути, является маршрутное такси. Поездка на маршрутке становится проблематичной в результате столкновения универсализма и партикуляризма правил, характерных для общественного и частного транспорта. В силу того, что МТ находится в зоне пересечения двух этих множеств, поездка на нем теряет повседневную прозрачность и обретает характер событийности.

В завершение сделаем наиболее общий вывод. Функционирование МТ в Волгограде в качестве системы массовых пассажирских перевозок предполагает сложный комплекс социотехнических проблем, который не может быть редуцирован, как это представляют СМИ, к проблемам непрофессионализма водителей и перегруженности дорог. МТ, несмотря на свою тривиальность, ставят нас перед множеством важных вопросов, среди которых можно выделить следующие: что значит быть человеком в современном городе? Как сделать городское пространство справедливым? Каковы социальные и политические последствия переопределения границы между публичным и приватным в городской среде?

Библиография

1. *Болтански, Тевено 2000 — Болтански Л., Тевено Л. Социология критической способности//Журнал социологии и социальной антропологии. 2000. Т. 3. № 3.*
2. *Вагнер 2000 — Вагнер П. Вслед за оправданием//Журнал социологии и социальной антропологии. 2000. Т. 3. № 3. С. 112–129.*
3. *Кузнецов 2010 — Кузнецов А. Г. Чикагская школа социологии города: к идентичности через границы//Социология города. 2010. № 3.*
4. *Латур 2006 — Латур Б. Об интеробъективности//Социология вещей/Под. ред. В. Вахштайна. М.: Территория будущего, 2006. С. 169–199.*
5. *Тевено 2000 — Тевено Л. Какой дорогой идти? Моральная сложность «обустроенного» человечества//Журнал социологии и социальной антропологии. 2000. Т. 3. № 3. С. 84–111.*
6. *Тевено 2001 — Тевено Л. Рациональность или социальные нормы: преодоленное противоречие?//Экономическая социология. 2001. Т. 2. № 1. С. 88–122.*
7. *Хархордин 2007 — Хархордин О. В. Прагматический поворот: социология Л. Болтански и Л. Тевено // Социологические исследования. 2007. № 1. С. 32–42.*
8. *Шюц 2003 — Шюц А. О множественности реальностей//Социологическое обозрение. 2003. № 2. С. 3–34.*
9. *Bijker 1995 — Bijker W. Of Bicycles, Bakelites, and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change. Cambridge, Massachusetts; London: The MIT Press, 1995.*

10. *Bijker, Pinch 1984 — Bijker W., Pinch T. The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might Benefit Each Other//Social Studies of Science. 1984. Vol. 14. N.3. P. 339–441.*
11. *Latour 1997 — Latour B. Trains of thought: Piaget, formalism and the fifth dimension//Common Knowledge. Winter 1997. Vol. 6. N.3. P. 170–191.*
12. *Serres 1980 — Serres M. Hermes V. Le passage du Nord-Ouest. Paris: Minuit, 1980.*
13. *Shaping Technology 1992 — Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change/Edited by Wiebe E. Bijker and John Law. Cambridge, Massachusetts; London: The MIT Press, 1992. P. 1–17.*
14. *Sheller, Urry 2003 — Sheller M., Urry J. Mobile transformations of "public" and "private" life//Theory, Culture & Society. 2003. Vol. 20. N. 3. P. 107–125.*
15. *Thevenot 2006 — Thevenot L. L'action au pluriel : sociologie des regimes d'engagement. Paris: Editions la Decouverte, 2006.*
16. *Urry 2004 — Urry J. The 'System' of Automobility//Theory, Culture & Society. 2004. Vol. 21. N. 4–5. P. 25–39.*