

**Маршрутное такси как пространство споров: к изучению конструирования практик передвижения**

**Шайтанова Людмила Андреевна**

*Студент*

*Волгоградский государственный университет, Институт философии, социологии и права, Волгоград, Россия*

*E-mail: shaytanova@yandex.ru*

Направленность данной работы предполагает, что речь пойдет о современной городской транспортной системе, т.е. феномене "автомобильности" [4], одним из ключевых элементов которого в России является система маршрутных такси, т.к. это – самая развитая транспортная система во многих городах данной страны, охватывающая все участки городского пространства и позволяющая добраться практически до любой точки города.. Теоретико-методологической базой данного доклада выступает направление, именуемое "Исследованиями науки и технологии своеобразный конструктивистский подход к изучению взаимного формирования общественной жизни человеческими и не-человеческими субъектами. С позиции конструктивистской социологии, система маршрутных такси выступает своеобразным социотехническим ансамблем, который стал причиной преобразования транспортной системы города в целом, а также индивидуальных практик передвижения множества городских жителей и жителей сел и поселков.

Маршрутное такси является гибридом общественного и личного транспортных средств. С точки зрения личного транспортного средства, маршрутное такси позволяет своему обладателю использовать автомобиль для личных перевозок, моделировать в автомобиле специфическое личное пространство, в котором удобно и комфортно управлять транспортным средством. С точки зрения общественного транспортного средства, маршрутное такси является своеобразной капсулой для перевозки пассажиров и следует по определенному маршруту.

В данном докладе будет идти речь о «сценариях использования» пользователей маршрутного такси. Сценарии использования – "способы пользования определенной технологией" [Акрич, 1992, С. 207]. Под технологией в данном докладе подразумевается маршрутное такси, которое выступает артефактом, во-первых, имеющим определенное пространство, обусловленное материальной обустроенностью салона, во-вторых, имеющее определенные принципы функционирования. С этой точки зрения, понятие пользовательских сценариев использования требует изучения не только действий актора, которые строятся вокруг определенной технологии (например, кресла в салоне маршрутного такси), но еще и координации действий всех агентов взаимодействия, которые находятся в пространстве маршрутного такси, т.е. все то, из чего сконструирован процесс передвижения.

Сценарии использования состоят из двух элементов [3]:

1. Inscript (внедрение определенной программы пользования техникой самими проектировщиками)
2. De-script (фактическое использования технологии самими пользователями)

В этой связи «нужно сравнивать спроектированное использование проектировщика и настоящее использование пользователя, нужно учитывать разницу между внедренным в технологию сценарием использования и фактическим использованием данной технологии» [Акрич, 1992, С. 208-209], т.к., фактически спроектированный дизайн технологии ограничивает пользователя в действиях и требует выполнения определенных действий, тем самым формируя определенный сценарий использования. Таким образом, получается, что, встраиваясь в социальную жизнь, новые технологии начинают требовать от своих новых пользователей знаний о сценариях использования. В этой связи индивиды сталкиваются с выбором: приспособиться к уже существующим сценариям (адаптация), изменить существующие сценарии использования (немного подстроить их под себя) или же отвергнуть их. Адаптация к сценариям меняет поведение пользователей, а следовательно, может изменить взгляды и верования человека на культурном уровне.

В книге «Новый дух капитализма» Л. Болтански и Э. Кьяпелло пишут следующее: "Второй дух капитализма. . . приводит доводы, основанные на компромиссе между производственным и гражданским градами, тогда как первый дух опирался в основном на компромисс между семейными и рыночными градами"[Болтански, 2011, С. 68]. Достижение компромисса между какими градами требует от своих пользователей социотехническая система маршрутных такси? Маршрутные такси выступают не только гибридами личного и публичного пространства, но также являются и гибридами нескольких миров: индустриального, гражданского и рыночного, что, как можно заметить, представляет собой синтез двух "духов капитализма". Это определяет пространство маршрутного такси как пространство споров, т.к. индивидам, участвующих в конструировании процесса передвижения необходимо действовать, принимая во внимание ценности сразу трех градов, необходимо пользоваться сразу несколькими режимами вовлеченности. Более того, им необходимо учитывать действия и других акторов, присутствующих в пространстве маршрутного такси, а также материальную обустроенность салона.

В этой связи стоит обратить внимание на различные культурные артефакты, имеющиеся в маршрутном такси, которые являются своеобразными факторами сцепки сети. Этими артефактами выступают: проездные билеты, которые висят во многих автомобилях, а также различные информационные листы, сообщающие различную информацию пассажирам (от стоимости проезда до правил поведения в салоне). Проездные билеты играют роль своеобразный реликвий, несущих в себе историческую память: они отсылают к другим видам общественного транспорта, существовавшего до появления маршрутных такси и к способам передвижения на данных видах транспорта: пассажир обязан оплатить проезд, после чего получает билет как доказательство произведенной оплаты. В маршрутных такси, как в более "модернизированных" и меньших по вместимости типах общественного транспорта, роль проездных билетов за ненадобностью ослабевает: сам водитель выступает еще и в роли кондуктора-контролера, который координирует процесс оплаты всех пассажиров. Информационные листы выступают своеобразными посредниками в координации водителем действий пассажиров в пространстве маршрутного такси, являясь молчаливым голосом водителя. Например, объявления: "Об остановке сообщайте заблаговременно" и "Оплата при входе" выступают в роли представителей водителя перед лицом пассажиров, сообщающих о правилах проезда в данном виде транспорта.

Таким образом, можно сказать, что современная система маршрутных такси – пространство споров и конфликтных ситуаций, возникающих в связи с координацией пользователями данного вида транспорта различных сценариев использования, которые зачастую плохо сочетаются и иногда взаимоисключают друг друга. Тем не менее, данный вид общественного транспорта в нашей стране существует уже несколько десятилетий и бесследно исчезать с просторов нашей бескрайней родины пока не собирается. В этой связи, представляется крайне важным обратить внимание научного сообщества на данный феномен, скрывающий в себе множество противоречий, но, тем не менее, достаточно стабильно функционирующий в городах России.

### **Литература**

1. Болтански, Л. Новый дух капитализма // Л. Болтански, Э. Кьяпелло. – М.: Новое литературное обозрение, 2011. – 976 с.
2. Akrich, M. De-scription of technical objects / M. Akrich // *Shaping Technology* / Ed. by W. Bijker, J. Law. – Cambridge: MIT Press, 1992. – P. 205-224.
3. Berger, J. Perceived neutrality of technology and its potential impact: recontextualizing technology into adult education settings using a cultural Studies approach: <http://www.umsl.edu>
4. Urry, J. The 'system' of automobility / J. Urry // *Theory, Culture & Society*. – 2004. – vol. 21 (4/5). – P. 25-39.