

Путешествие по городу: случай маршрутных такси

Тугушев Ильяс Ринатович

Студент

Волгоградский государственный университет, Институт истории, международных отношений и социальных технологий, Волгоград, Россия

E-mail: neonlsd@gmail.com

Современный город наделен целым множеством способов обыденного передвижения в пространстве, подобно кровеносным сосудам, мобильность выступает необходимым посредником и в то же время актором действий. Маршрутное такси является одним из таких средств передвижения, без которого оптимальный режим работы невозможен. Мы сфокусируемся на практическом аспекте – почему поездка на маршрутном такси является непроблематичной? Бруно Латур снабжает нас объяснением этого феномена сквозь призму медиаторов и проводников. Субъект находящийся в транспортном средстве, читающий газету не оставляет никаких следов путешествия в пространстве, в то время как человек прорубающийся сквозь джунгли трансформирует свой опыт [1, р. 175-176]. Как пишет Латур, скорость и беспроблемная поездка зависят от повиновения мест, через которые проходит поезд, в случае маршрутного такси (МТ) таким местом является дорога, пропитанная духом нестабильного передвижения, где происходят аварии, ремонт трассы, замедляющий продвижение транспортного потока и иные события. Другими словами, беспроблемная поездка имеет место, когда мы встречаемся только с проводниками, но такое стечение обстоятельств настолько хрупкое, что в любой момент в ход могут пойти медиаторы, требующие постоянных переговоров и определенных усилий для получения права доступа на следующий этап. Медленно передвигающееся автотранспортное средство по причине ремонта дорог, вынужденно следовать более строгим правилам и применять другие методы варьирования на дороге, нежели чем при стандартной ситуации. Вместе с тем, как отмечал Б. Латур, поездка «без мутаций» активирует еще и огромные бюрократии, обеспечивающие стабильную сеть, в нашем случае сюда относятся и фирма владеющая маршрутом, и государственные службы, и иные частные юридические лица [1, р.186].

Пассажиры в маршрутном такси деталь этой повседневно элегантной композиции. Каждый раз набор людей временно переквалифицирующихся в пассажиров случаен, иными словами, в МТ всегда присутствует контингент. Как указывал Дж. Дьюи, последствия зависят от конкретного стечения обстоятельств, так и в маршрутном такси – набор в группу пассажиров ничем не лимитирован и доступен любому человеку, следовательно, сесть может кто угодно, но мы не беспокоимся об этом [2]. Несмотря на это, именно в зависимости от контингента разворачивается та или иная ситуация в маршрутке, естественно, вкуче с факторами выделенными нами ранее.

МТ, в отличие от автобусов, не лимитированы (на практике) четким графиком и предельно малым количеством машин. МТ предлагают – гибкость графика и повсеместность маршрутов, сопряженных с более быстрым передвижением по городу. Для пользователя отсутствует необходимость заранее планировать свое время, чтобы сесть в заветный транспорт, скорее он находится перед свободным выбором подходящего маршрута. Однако на этом приключения рядового пассажира не заканчиваются, попав в

салон необходимого маршрутного такси, он сталкивается с другой необходимостью – коммуницировать с другими людьми. Если в автобусе вовлечение во взаимодействие носит партикулярный характер, то в МТ, действующим субъектом может стать любой пассажир и в любой момент. Даже если вы совершаете «воображаемое путешествие» с помощью всевозможных медиа, оно всегда может быть прервано просьбой (от которой невозможно отказаться) другого человека передать деньги за проезд, а затем и сдачу. Пассажир сам того не замечая вовлекается в микровзаимодействия в мобильной группе, которая распадается и взаимозаменяется при каждой остановке. Однако пассажир также должен планировать свои перемещения непосредственно в маршрутном такси, двигаться между людьми и вещами, перерезая границы публичного и частного и перекраивая их по-новому в процессе, в то время как после достижения точки назначения он не может с такой же легкостью вторгаться в личное пространство другого человека. Групповая идентичность пассажиров МТ не выстроена в хорошо определенной форме заранее, но выковывается благодаря комплексным усилиям акторов, однако она подвержена постоянному переопределению разворачиваясь вокруг мутирующих и разной степени интенсивных конфликтов.

Мы не можем установить стабильную вариацию публичного/частного в МТ, каждый раз она зависит от ситуации и постоянно меняется. Входящий в маршрутное такси ведет себя определенным образом, как и дорога, как и устройства, присутствующие здесь. Полезно замечание Джона Урри – мы включаем медиа, и, тем самым, сами создаем дополнительную публичность, даже если мы одни в автомобиле [3]. Мы нуждаемся в публице. Все, что происходит в салоне маршрутного такси не остается просто внутри определенного пространства. Сеть образованная этим феноменом простирается гораздо дальше, чем всего лишь салон МТ. Она пронесется сквозь сотни автомобилей, грозящих создать пробку очередной аварией, сквозь людей, что могут перекрыть дорогу ради забастовки или ремонта и потратить вам лишние нервы, сквозь потенциальных пассажиров, чье поведение мы не в силах определить заочно, если мы не занимаемся той мифологией, ловко высмеянную Дьюи и может оказаться где угодно. Пятое измерение это изменчивый процесс [1, р. 177]. Кусочки этой сети – как пазл, мы собираем его, но мы не получим полную картину приняв за основу только салон, даже учитывая его материальные обстоятельства. Необходимо выходить и за пределы салона, чтобы понять, что происходит вокруг и почему маршрутное такси мобильно прямо сейчас.

Литература

1. Latour B. Trains of thought: Piaget, formalism and the fifth dimension // Common Knowledge. Winter 1997. Vol. 6. № 3. P. 170-191.
2. Дьюи, Дж. Общество и его проблемы / – М.: Идея-Пресс, 2002. – 160 с.
3. Урри, Дж. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия / - М.: Издательский дом НИУ ВШЭ, 2012. – 336 с.