



УДК 177.9:656.025.2  
ББК 87.703.2+39.185

## УНИВЕРСАЛЬНОЕ В ЛОКАЛЬНОМ: СПРАВЕДЛИВОСТЬ И ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ <sup>1</sup>

Карчагин Евгений Владимирович

Кандидат философских наук,  
доцент кафедры философии, социологии и психологии,  
Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет  
evgenkar@yandex.ru  
ул. Академическая, 1, 400074 г. Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема справедливости в контексте городской мобильности, прежде всего в контексте функционирования городского общественного транспорта и маршрутных такси. Автор анализирует специфику постановки проблемы справедливости в рамках философского и социально-теоретического дискурсов. Переход от универсального масштаба проблемы к локальному оказывается возможным, в частности, через посредничество теории М. Уолцера и исследований в рамках теорий «справедливого города». Городской общественный транспорт, включая маршрутное такси, может быть понят как пространство для возникновения ситуаций несправедливости из-за неравенства в доступе к основному транспортному «благу» – мобильности. При этом важен не только «внешний аспект», относящийся к общим вопросам городского общественного транспорта, его количественному составу, качеству его функционирования и т. д., но и «внутренний аспект», касающийся конфликтных ситуаций в рамках поездки в общественном транспорте и попыток построения систем аргументаций с использованием «дискурса справедливости» участниками конфликта.

**Ключевые слова:** универсальное и локальное, справедливость, город, общественный транспорт, маршрутное такси.

Общетеоретические исследования справедливости, ставшие золотым фондом социальной философии и социальной теории, направлены, прежде всего, на макросоциальные практики и абстрактно-философские стороны вопроса. Однако с 1970-х гг., во многом благодаря дискуссиям, развернувшимся вокруг работ Дж. Ролза [9], проблематика справедливости перестала быть сугубо абстрактной, «дурной метафизикой». Более рельефно выявилась суть проблемы справедливости, то есть проблема поиска универсального содержательного критерия для мак-

симального количества локальных ситуаций несправедливости, было сформулировано ценностно-нормативное содержание ключевых концепций, выявлены аргументы и контраргументы, актуально и потенциально создаваемые на базе этих концепций.

В этой связи до сих пор важным направлением остаются более узкие, конкретные срезы рассмотрения проблемы справедливости. В частности, проблема справедливости в контексте городского общественного транспорта и такой его разновидности как маршрутное такси (далее – МТ). Конечно,

такой интерес может вызвать закономерные удивление и недоумение, если не прямые возражения. Подобная реакция не удивительна. Когда одним прыжком преодолевается разрыв между абстрактно-теоретической постановкой проблемы справедливости и ее локальным воплощением, то эти кульбиты не вызывают доверия, поэтому мы попытаемся заполнить этот теоретический разрыв, показав связь нескольких, казалось бы совершенно различных, дискурсов.

В целом наше исследование базируется на интересе к современному изучению феномена мобильности и его социальных последствий [25; 26]. Смысловые связи между современностью (*modernity*) и мобильностью стали своего рода интеллектуальным стандартом современных социальных наук так же, как и взаимозависимость понятий современности и индивидуальности, современности и рациональности, современности и глобальности. Можно сказать, что «мобильность» пополнила ряд ключевых социологических понятий. Джон Урри даже предлагает выстроить социологию вокруг понятия «мобильность», а не вокруг понятия «социальное» [13]. Пол Вирильо в своей книге «Скорость и политика» называет современность «дромократическим обществом» (от греч. *drōmos* – путь, дорога, *kratos* – власть) [30]. С. Кессерлинг воспринимает мобильность не только как одно из понятий, описывающих суть современного общества, но и считает, что мобильность есть основной принцип современности, находящийся в основании социально-политических решений: «Как и с другими принципами и процессами мобилизация мира является такой же незавершенной, как и в случае глобальной справедливости и стремления к равенству прав для мужчин и женщин, для всех рас и всех социальных классов. Но, тем не менее, мобильность это мощный принцип. Он легитимирует политические решения и действия, как мы можем наблюдать в случае с Европейским Союзом и его попытками осуществить “Европейскую Монотопию”» [21, р. 81–82]. Таким образом, мобильность может быть понята как «обратная сторона поздней современности» [16, р. 746]. При этом у самой мобильности есть своя «обрат-

ная сторона», которая проявляется в несправедливости и неравенстве, касающихся именно мобильности.

Итак, в данной статье мы ставим целью представить проблему справедливости в контексте городской мобильности, и прежде всего в контексте общественного транспорта и МТ. Соответственно, содержание статьи мы организуем следующим образом: во-первых, рассмотрим философский дискурс и постановку проблемы справедливости в контексте социальной теории. Далее, во-вторых, обратимся к социальным исследованиям города в контексте идеи справедливости. И, наконец, в-третьих, еще более сузим исследовательский фокус и перейдем к теме общественного транспорта и МТ и ее связи со справедливостью.

### Справедливость в социально-философской теории

Как таковая проблема справедливости возникает в условиях осознанного неравенства и конкуренции по поводу тех благ, число которых сравнительно невелико, чтобы удовлетворить потребности всех желающих ими воспользоваться. Такие условия способны сформировать так называемые «ситуации несправедливости», когда социальные агенты могут заявить о необходимости пересмотреть текущее состояние дел в соответствии с определенным критерием или принципом, понимаемым ими как правильный, должный и справедливый. Ситуации несправедливости могут проявляться прежде всего в условиях дефицита желаемых благ и дефицита альтруизма, то есть готовности пожертвовать своей долей. В выражении Д. Юма: «Справедливость обязана своим происхождением только эгоизму и ограниченному великодушию людей, а также той скупости, с которой природа удовлетворила их нужды» [14, с. 259]. Это означает, что в мире изобилия и в обществе святых и альтруистов проблема справедливости возникнуть не может. Помимо этого, полноценный дискурс о справедливости и сама проблема справедливости возникают в ситуации не только нехватки и неравенства, но и когда подразумевается, желается или осознается сравнимость или сопоставимость субъектов, когда возможно сопоставление, и сталкиваются интересы равных по силе и возможностям

субъектов, способных хотя бы гипотетически осознать и отстаивать свою правоту.

В самом общем понимании справедливость следует определить, как аксиологически приемлемую для определенного социального субъекта *меру* и соразмерность распределения социальных благ и тягот. Справедливость – это мера соответствия сущего должному в отношении распределения социальных благ и тягот. В контексте этой дефиниции мерой можно считать любую смысловую концептуализацию справедливости [4].

Сообщества и индивиды отличаются разнообразием интерпретаций меры должного, и соответственно, справедливости. Чувство справедливости у них возникает в ситуациях неравенства, дисбаланса в доступе к благам и в наделении бременами и тяготами, которые воспринимаются на определенном основании как совершенно неприемлемые. В своей речи они могут строить целые системы аргументации, воспроизводя тем самым ту или иную логику справедливости (*justice – justification*) или иначе – логику оправдания Блага. Термин «справедливость» при этом может артикулироваться явно (когда прямо произносится это слово и его дериваты) и неявно (имплицитно подразумевается).

Тем самым в современном социально-теоретическом дискурсе проблема справедливости вписана в теории неравенства. Стив Рыгина отмечает, что: «большая часть социологической дискуссии о справедливости встроена в теории неравенства. ... Доминантная проблематика справедливости в социологии – взаимодействие неравенства и чувства, которое поддерживает или подрывает его» [27, р. 118]. Социологи, изучающие справедливость, тем самым интересуются не только и не столько объективно стратификацией, сколько убеждениями и чувствами, которые обосновывают или критикуют наличные неравенства [1].

Итак, можно зафиксировать объективное напряжение между абстрактным понятием справедливости и тем эмпирически наблюдаемым фактом, что в каждой конкретной повседневной ситуации понятно, что справедливо, а что нет (в независимости от этой общей дефиниции) и существуют способы поддержания и восстановления справедливости.

Это обстоятельство, а также достаточно общий и формальный статус идеи справедливости, создает настоятельную потребность в конкретных, содержательных исследованиях, которые позволили бы выделить типы аргументаций, разновидности интерпретаций, контекстов употребления термина справедливость.

В этой связи до сих пор актуальна теоретико-методологическая конструкция М. Уолцера, имеющая потенциал для анализа повседневных локальных ситуаций. Справедливость, по утверждению Уолцера, всегда личностна и конкретна. Справедливость «начинается с личностей-в-социальном-мире с благами в их головах и руках» [31, р. 261]. Не существует единого посредника всех видов распределения и дистрибуций, нет единственной точки, от которой происходит распределение, нет единственного агента дистрибуции. Уолцер не считает нужным (хотя у всех философов, пишущих о справедливости, начиная с Платона, была такая интенция) признавать или искать одну-единственную систему дистрибуции, то есть принцип справедливости. «Справедливость – это человеческая конструкция, сомнительно, что ее можно произвести единственным способом» [Ibid, р. 5].

Принципы справедливости плюралистичны по форме из-за различия в восприятии социальных благ в разных сообществах. Блага имеют различные значения в различных обществах. Одна и та же вещь ценится исходя из разных оснований, или же она ценится здесь и не ценится там. Соответственно, все распределения справедливы или несправедливы относительно социальных значений благ, которые историчны по своему характеру. Различные социальные блага должны распределяться различными агентами по различным основаниям, в соответствии с различными процедурами. «Все эти различия производны от различных пониманий самих социальных благ – неизбежного продукта исторического и культурного плюрализма» [Ibid, р. 6]. Таким образом, справедливость плюралистична, потому что различно понимание социальных благ. Не существует одного единственного принципа справедливости. «Но есть стандарты ... для каждого общественного блага и каждой дистрибутивной сферы в каждом отдельном обществе; и властными мужчинами и женщинами эти

стандарты часто нарушаются, блага узурпируются, сферы оккупируются» [Ibid, p. 10]. У каждой сферы распределения есть свои принципы, нарушение этих принципов – тирания. Конвертировать одно благо в другое, когда нет внутренней связи между ними, значит осуществлять тираническое вторжение, то есть тираническое вторжение – это редукция одного блага к другому, поскольку доминирование несправедливо, постольку должен быть открытый путь для автономной дистрибуции всех социальных благ.

Хотя не существует единственного и фундаментального принципа справедливости, Уолцер описывает противоположный тирании режим сложного равенства (complex equality). «Он так организует взаимоотношения, что доминирование невозможно. Формально выражаясь, сложное равенство означает, что положение гражданина в одной сфере или в отношении к одному социальному благу может быть ослаблено его положением в какой-то другой сфере, в отношении к какому-то другому благу» [Ibid, p. 19]. Принцип режима «сложного равенства» выглядит следующим образом: *«Социальное благо x не должно распределяться среди мужчин и женщин, которые обладают каким-то другим благом у просто потому, что они обладают у и вне отношения к значению x* (курсив автора – Е.К.)» [Ibid, p. 20].

При этом ни один из существующих дистрибутивных критериев (Уолцер говорит о свободном обмене, заслуге, потребности), взятый сам по себе, не может привести к должному, то есть справедливому, результату. Свободный обмен в теории – это рынок, где все блага конвертируемы во все другие блага через нейтральное посредничество денег. Но на практике деньги не являются нейтральным посредником, но суть доминирующее благо, монополизированное людьми, обладающими особым талантом заключать сделки и торговать. Что касается заслуг и потребностей, то их нельзя определить объективно. Из этого вытекает правомерность следующего правила: следует распределять «различные блага для различных человеческих сообществ по различным основаниям и в соответствии с различными процедурами» [Ibid, p. 26]. Уолцер подробно анализирует одиннадцать дист-

рибутивных сфер: членство, безопасность и благосостояние, деньги и товары, должность, тяжелая работа, свободное время, образование, родство и любовь, божественная благодать, признание, политическая власть.

Тем самым концепцию М. Уолцера с его плюралистическим и контекстуалистским подходом можно воспринимать в качестве образца теории, позволяющей успешно соединять универсальное и локальное при решении проблемы справедливости.

### «Справедливый город»

Проблема справедливости в контексте городских сообществ в западной литературе довольно интенсивно разрабатывается с 70-х гг. XX в. и во многом является реакцией на доминирующую в последние десятилетия неолиберальную парадигму в городской политике западных стран. Хотя исследования городской справедливости еще не сформировали особое предметное поле, которое можно было бы назвать Urban Justice Studies, к этому есть определенные предпосылки, например, публикации таких авторов, как А. Лефевр, Д. Харви, Д. Митчелл, С. Файнштейн и др. [18; 19; 28]. В их трудах общая проблема поиска универсального содержательного критерия для локальных ситуаций несправедливости сужается до актуального горизонта современных городов.

В чем специфика проблемы справедливого города? Как проблема справедливости преломляется в городском пространстве? Поскольку городская справедливость является мерой (соразмерностью) должного распределения социальных благ и тягот в городском хронотопе, постольку с учетом теории М. Уолцера логично выделить четыре конкретизирующих отличительных признака: особый контекст; специфичность распределяемых благ; своеобразие субъектов и принципов. Совокупность этих признаков вполне успешно трансформируется в цепочку вопросов, оформляющих концептуальные контуры городской справедливости: где (в каких условиях и границах) распределяется, что распределяется, кто распределяет и по каким принципам и правилам.

Значимость анализа справедливости в городском контексте – в том, что это площад-

ка для оформления всех современных тенденций и новшеств глобального масштаба как позитивных, так и негативных. В качестве примера отметим негативное влияние «гибкого капитализма» (Р. Сеннет) на городскую жизнь: «Точно так же, как гибкое производство создает более поверхностные, непродолжительные отношения на работе, этот капитализм создает режим поверхностных и отчужденных отношений в городе» [10, с. 101]. Такой режим поверхностных и отчужденных отношений проявляется в «диалектике гибкости и безразличия», имеющей три формы. Во-первых, утрата физической связи с городом, теряется традиционная привязанность к месту жительства. Во-вторых, стандартизируется городская среда; происходит стандартизация облика рабочих мест, магазинов, зданий и т. п. В-третьих, процесс разрушения семьи, которая перестает быть «безопасной гаванью в бессердечном мире», «кодексы поведения, которые определяют современный мир труда, при их переносе из офиса в дом приводят к разрушению семей: не привязывайтесь, не увлекайтесь, мыслите краткосрочно» [там же, с. 103].

В контексте нашего анализа важно отметить, что город представляет собой пространство, находящееся на пересечении макро- и микромасштабов. Город: «располагается на стыке, на полпути от так называемого ближнего порядка (отношения индивидов в группах разного размера, более или менее организованных и структурированных и отношения этих групп между собой) и дальнего порядка, то есть общества, регулируемого крупными и властными институциями (Церковь и Государство), формализованным или неформализованным легальным кодом, «культурой» и значимыми ансамблями, наделенными силами, с помощью которых дальний порядок проектирует себя на этот высший уровень и предписывает себя» [22, р. 101]. В этом смысле город – это «медиация среди медиаций».

Кроме того, в терминологии А. Лефевра, город представляет собой «*οευργε*», произведение, в творении которого принимают участие все. В этом смысле город ближе к искусству, нежели к материальному объекту. Если существует производство города и общественных отношений в городе, то это про-

изводство и воспроизводство человеческих существ человеческими существами, нежели производство объектов. Проблема в том, что, как считает А. Лефевр, это произведение в итоге отчуждается от его творцов.

Итак, в качестве особой целостности город представляет собой уникальное соединение пространства и времени и может быть понят как особый горизонт циркуляции разнообразных благ. Это горизонт многочисленных производимых в городских границах дистрибуций, начиная с базовых: времени и пространства. Кроме того, город – это особый порядок отношений между людьми и объектами разного рода, включая места и здания, технические и природные объекты, реальные и символические объекты. Еще в начале XX в. Р.Э. Парк рассматривал городское сообщество как сочетание пространственной конфигурации и морального порядка. «Географические барьеры и физические дистанции значимы для социологии только там и тогда, где и когда они определяют условия, при которых актуально поддерживается коммуникация и социальная жизнь» [8, с. 144]. Этот городской порядок, состоящий из людей, вещей (объектов) и отношений, бывает глубоко конфликтным, поскольку житель современного города часто сталкивается с фактами несправедливости, насилия, незащищенности, социального и экономического неравенства и т. д.

Объекты городской справедливости – это блага, актуальные и ценные именно в городе. Это также и те негативные явления, тяготы, анти-блага, которые тоже вынужденно циркулируют в городских сообществах. Прежде всего, город сам по себе может быть понят как благо, к которому возможно стремиться, то есть главным, рамочным благом можно считать саму принадлежность к городскому сообществу. Далее назовем жилье, услуги ЖКХ, престижные локации, доступ к управлению, доступ к здоровой благополучной экологичной среде, право на безопасность в городе. Особое место в этом перечне занимают городские топонимы и исторические памятники, актуализирующие проблему исторической справедливости [3], а также публичное пространство, важнейшее благо, поскольку именно на его основе горожане имеют возможность собираться и выражать свое «пра-

во на город» [20; 24]. В контексте исследования не менее важнейшую роль в городском пространстве играет мобильность – способность перемещаться из одной локации в другую, отражающаяся в самой возможности осуществить это перемещение, а также в его скорости, удобстве и безопасности.

Участники возможных и действительных ситуаций справедливости / несправедливости формируют субъекты городской справедливости. Это городские власти, горожане, общественные организации и общественные движения, гражданское общество, девелоперы, инвесторы, бизнес-собственники и др.

Принцип справедливости требует, чтобы голоса этих субъектов были учтены при разработке и принятии решений, касающихся всех основных городских проблем. Если доминирует только часть этих голосов, то оставшиеся субъекты ощущают несправедливость ситуации.

Важнейшими принципами реализации и осуществления справедливости также выступают равенство и беспристрастность, требующие признавать равно за всеми другими то право на жизнь и благополучие, какое признается каждым за самим собой. Базовый принцип – комплексное равенство, то есть принципиальное равенство, которое можно корректировать в зависимости от потребности, заслуг, вклада и достоинства субъектов.

Согласно С. Файнштейн, все виды существующих и потенциальных городских институций и философских программ можно оценить при помощи трех критериев: 1) равенства (equity), 2) демократии; 3) разнообразия [15]. Эти принципы являются ключевыми и в вопросах городской мобильности. С. Файнштейн, к примеру, так формулирует принцип равенства применительно к организации американских городов, где богатые как правило живут в пригородах: «Тарифы на внутригородской транзит (но не пригородный) должны быть очень низкими. Люди с низким доходом диспропорционально зависимы от общественного транспорта. Местная власть поэтому имеет возможность влиять на распределение доходов через сбор платы за проезд и налоги на автомобили и установление сумм для поддержки транспорта. Люди с низким доходом, не имеющие выбора, кроме как ездить на автомобиле должны получать скидки» [15, р. 173].

Не в последнюю очередь развитие общественного транспорта влияет на общее развитие городской социально-экономической жизни. Так, Вукан Вучик утверждает, что для сбалансированной транспортной системы города необходимо, чтобы общественный транспорт был разнообразным и включал в себя автотранспорт, троллейбусы, рельсовый транспорт, велосипеды, пешеходные дорожки и т. д. [2]. Как известно, Детройт из знаменитой автомобильной столицы США (в 50-е годы здесь процветали заводы General Motors, Ford, Chrysler) превратился в один из самых известных «городов-призраков» из-за неразвитости общественного транспорта именно в аспекте разнообразия, поскольку автомобильные корпорации лоббировали ликвидацию трамвайных и троллейбусных линий. Этот пример на наш взгляд красноречиво свидетельствует о том, что управленческие ошибки на общегородском уровне имеют отчетливые негативные последствия.

Таким образом, помимо общей зависимости общественного транспорта от состояния справедливости в общегородском контексте важно принимать во внимание самостоятельный статус общественного транспорта как области и сферы, в которой может развиваться проблема справедливости.

### **Справедливость в общественном транспорте**

Транспорт является вопросом социальной и экономической справедливости, потому что те, кто вынужден наиболее полагаться на его услуги чаще всего непропорционально бедны. Улучшенный транспортный сервис может увеличить мобильность таких людей, что позволило бы им добираться до рабочих мест, школ, мест тренировок, магазинов и других локаций жизненно важных видов активности [17, р. 223]. Таким образом, новые типы социальной несправедливости: «проистекают не только из социального неравенства per se, но и из сочетания удаленности, транспорта, не соответствующего требованиям удобства передвижения, а также ограниченных средств коммуникации» [12, с. 351].

В этой связи можно сформулировать несколько принципиальных требований справед-

ливости для сферы общественного транспорта. Так, группы с низким уровнем доходов и меньшинства не должны нести непропорционально большого вреда от функционирования транспортных средств, и они должны в то же время в равной мере пользоваться их преимуществами. Вопросы справедливости могут также касаться непосредственно недобросовестного размещения объектов транспортной инфраструктуры: как только объект (аэропорт, железная дорога, транспортные узлы и др.) спроектирован и построен, он безвозвратно изменяет социальные и экономические сети в своих окрестностях. Также важно финансовое влияние на бедных и меньшинства той политики, которая направлена на смягчение экологических опасностей, таких как налоги на загрязнение или обязательная проверка и программы технического обслуживания, что может стоить бедным и меньшинствам дороже, чем другим группам. Наконец, жители с низким уровнем дохода и меньшинства подвергаются дополнительным экологическим опасностям от строительства и функционирования транспортной инфраструктуры, включая воздух, воду и шумовое загрязнение, что совершенно несправедливо [29, р. 384–385].

Если переходить от общей проблематизации справедливости в рамках общественного транспорта к конкретизации, то прежде всего следует отметить, что специфичность данной сферы проявляется в тех благах, которые в ней циркулируют. В контексте общественного транспорта основным благом, подлежащим распределению, является *мобильность*, характеризующаяся доступностью, безопасностью, удобством и комфортностью и т.п. Дисфункции в осуществлении этих характеристик мобильности способны вызвать недовольство и привести социальных субъектов к «конфликтам справедливости». К. Мартенс с опорой на теорию М. Уолцера правомерно утверждает, что транспортное благо определяемое как *доступность* должно быть распределяемо отдельно, аналогично тому как должны распределяться другие ключевые блага, например, деньги или власть [23].

Доступ и доступность однако представляют собой понятия с не столь очевидным и однозначным содержанием. Как отмечает Урри [12, с. 352–354], в понятии доступа мож-

но выделить как минимум четыре аспекта: экономический, физический, организационный и темпоральный. Так, все мобильности безусловно нуждаются в экономических ресурсах, что это представляет самое большое препятствие социальному равенству (ведь даже для ходьбы нужна хорошая обувь). Далее, человеку может быть физически трудно просто сесть в машину и водить ее или прочесть информацию о расписании. Помимо этого есть различия в организации доступа к услугам: возможность двигаться в разных направлениях, регулярность движения, удобство и безопасность ожидания и передвижения и т.п. Наконец, есть темпоральный фактор, поскольку временные возможности пользователей общественного транспорта могут не совпадать с временными возможностями транспортной системы.

Особую значимость имеют повседневные взаимодействия людей, включая локальные процессы оспаривания и установления справедливости в конкретных конфликтных ситуациях в общественном транспорте, в том числе в такой его разновидности как маршрутное такси, часто характеризующееся как в высшей степени небезопасный и конфликтогенный вид общественного транспорта [7]. Знаменательно, что в исследованиях фольклора маршрутка часто сравнивается с некоей «капсулой смерти» и явно формирует специфический хронотоп и роли (водителя и пассажиров), имеющие свои особенности репрезентации в маршрутном фольклоре. «Молчание становится одним из требований ритуального поведения водителя и пассажира, они в равной степени находятся в состоянии пути, они оба приближены к статусу лиминальных существ. Зоологизация образа водителя и его гиперсексуальность как одно из проявлений голода и ненасытности в качестве определяющих атрибутов змея и самой смерти способствуют объединению водителя и машины как единого целого – механического дракона, змея-поглотителя случайных путников современного города» [5, с. 229].

Можно назвать множество гипотетических и реальных ситуаций в контексте МТ, способных актуализировать проблему справедливости у ее субъектов. Все эти ситуации сводятся к фактическому локальному неравенству между формально равными субъектами.

Для пассажиров: 1. В час пик люди, находящиеся на остановках в середине маршрута, не могут уехать, поскольку все места в салонах МТ уже заняты на конечной остановке. 2. Из-за нерегулярности движения пассажиры могут напрасно рассчитывать на определенный график движения, который не обязательно соблюдается. 3. «Равнодушие» водителей к тому, что пассажиры опаздывают на работу или важное мероприятие. 4. Водитель избирательно отказывает пассажирам в доступе в салон или кабину (например, в пользу красивых девушек). 5. Поездка в МТ может вызывать заметные трудности у пожилых, людей с ограниченными возможностями, иностранцев, людей с нестандартным телосложением. 6. Во время поездки могут возникать такие ситуации, когда пассажиры едут на разное расстояние, но платят одинаково, или едут практически на одинаковое расстояние, но опять же платят по-разному. 7. Нарушение очереди при посадке в МТ. 8. Пассажиры могут испытывать недостаток ловкости при «ловле» маршрутки и посадке в салон. Для водителей актуальны: 1. Неравномерность пассажиропотока. В некоторые отрезки дня пассажиров чрезмерно много, а в другие их крайне мало. Водитель вынужден 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: поздно голосуют, поздно или тихо называют остановки, ошибочно голосуют и останавливают микроавтобус, «неправильно» закрывают дверь, «неправильно» себя ведут (громко говорят по телефону, слушают музыку и т. п.). 4. Крупные деньги. Если пассажиры один за другим оплачивают проезд крупными купюрами, то в результате у водителя может не остаться мелких разменных денег чтобы давать сдачу другим пассажирам [6, с. 144–145].

Поскольку, однако, «социальный порядок в маршрутном такси представляет собой «общество на час»: речь идет об интенсивных, но краткосрочных взаимодействиях» [11], постольку полноценное возникновение ситуации несправедливости возможно в тех случаях, когда, во-первых, есть заметное разрушение привычного ритма и порядка взаимодействий

пассажира и водителя МТ; во-вторых, есть потребность и возможность не погашать конфликт, но переводить его в фазу «формальной» аргументации.

При отсутствии факторов (или при решении участниками не принимать эти факторы во внимание), способных породить дисбаланс и недовольство, маршрутное такси представляет собой нормальный моральный порядок, устраивающий его участников. Парадоксально получается, что если нет возможных возражений, если нет претензий к осуществлению порядка МТ в данном конкретном случае, если нет актуального или даже потенциального возмущения у конкретного потребителя услуг МТ, то этот порядок можно назвать справедливым. Справедлив он постольку, поскольку он стабилен, непроблематичен, понятен, легитимен и до определенной степени удобен.

И если аргументация в конфликтах по поводу использования обычного общественного транспорта в целом укладывается в логику «гражданского», «рыночного» и «промышленного» миров [1], то конфликты в маршрутных такси добавляют к этому списку логику «домашнего» мира. Как отмечают Кузнецов и Шайтанова: «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» [6, с. 148]. Логика домашнего мира в частности проявляется, например, в том, что водитель МТ в отличие от водителя троллейбуса и трамвая не отделен от салона перегородкой и склонен воспринимать пространство МТ как свое личное, частное, позволяет себе курить, громко включать музыку или радио и т. п.

При этом в проблеме справедливости и использования МТ возможен не только «внутренний аспект», касающийся конфликтных ситуаций в рамках самой поездки и попыток построения систем аргументаций с использованием «дискурса справедливости» участниками конфликта. Не менее важен «внешний аспект», относящийся к более общим темам самого наличия МТ в рамках городского об-



ественного транспорта, его количественно-му соотношению с другими видами транспорта, качеству его функционирования и т. п.

### Заключение

Итак, в своей статье мы постарались описать саму проблему справедливости в рамках пространства городской мобильности и представить последовательно три этапа ее возможного «разворачивания» от философской экспозиции проблемы справедливости вообще к обнаружению этой проблемы в таком ограниченном и локальном контексте, как салон МТ: горизонт философско-социальных теорий; контекст городской справедливости; пространство городского общественного транспорта, включая МТ. В этой связи важно отметить, что даже повседневная поездка в маршрутке способна привести к необходимости выстраивания аргументации о справедливости. Если переход от универсального к локальному – это давняя забота философско-теоретического знания, то обратный переход от локального к универсальному представляет собой реальность самых привычных ситуаций, включая конфликтные ситуации с использованием элементов «дискурса справедливости» в маршрутных такси. Тщательный научный анализ которых, однако, пока дело будущего.

### ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ и Администрации Волгоградской области в рамках научно-исследовательского проекта РГНФ «Город, транспортная медиация, социальная справедливость: социологическое исследование городского общественного транспорта в г. Волгограде», проект № 14-13-34013а(р).

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Болтански, Л. Критика и обоснование справедливости: очерки социологии градов / Л. Болтански, Л. Тевено. – М. : НЛЮ, 2013. – 576 с.
- Вучик, В. Р. Транспорт в городах, удобных для жизни = Transportation for Livable Cities / В. Р. Вучик. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.
- Карчагин, Е. В. Историческая справедливость в контексте городского пространства / Е. В. Карчагин // Социология города. – 2010. – № 3. – С. 48–53.
- Карчагин, Е. В. Справедливость: понятие, ценность, норма / Е. В. Карчагин. – Волгоград: ВолгоГАСУ, 2013. – 185 с.
- Кургузова, Н. В. «Тише будешь, дальше едешь...»: мифологизация образа дороги в современном городском фольклоре / Н. В. Кургузова // Фольклор малых социальных групп: традиции и современность. – М. : Государственный республиканский центр русского фольклора, 2008. – С. 224–230.
- Кузнецов, А. Г. Маршрутное такси на пересечение режимов справедливости / А. Г. Кузнецов, Л. А. Шайтанова // Социология власти. – 2012. – № 6–7(1). – С. 137–150.
- Кузнецов, А. Г. Социология инженеров и общественный транспорт: маршрутные такси, автомобилизация, (не)безопасность / А. Г. Кузнецов, И. Р. Тугушев, Л. А. Шайтанова // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7, Философия. Социология и социальные технологии. – 2014. – № 3.
- Парк, Р. Э. Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок / Р. Э. Парк // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 11, Социология. Реферативный журнал. – 2000. – № 3. – С. 134–148.
- Ролз, Дж. Теория справедливости. / Дж. Ролз. – М. : ЛКИ, 2010. – 536 с.
- Сеннет, Р. Капитализм в большом городе: глобализация, гибкость и безразличие / Р. Сеннет // Логос. – 2008. – № 3. – С. 95–107.
- Сивков, Д. Ю. Mobilis in mobili: оплата проезда и справедливость в маршрутном такси / Д. Ю. Сивков // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7, Философия. Социология и социальные технологии. – 2014. – № 3.
- Урри, Д. Мобильности / Д. Урри. – М. : Праксис, 2012. – 576 с.
- Урри, Д. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия / Д. Урри – М. : Высшая школа экономики, 2012. – 336 с.
- Юм, Д. Исследование о принципах морали / Д. Юм // Юм Д. Сочинения. В 2 т. Т. 2. – М. : Мысль, 1996. – С. 171–314.
- Fainstein, S. S. The Just City. Ithaca : L. : Cornell University / S. S. Fainstein. – Press, 2010. – 232 p.
- Fotel, T. Space, power, and mobility: car traffic as a controversial issue in neighbourhood regeneration. Environment and Planning A. / T. Fotel. – 2006. – Vol. 38 (4). – P. 733–748.
- Garcia, R. Crossroad blues: the MTA Consent Decree and just transportation. In: Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice / R. Garcia, T. Rubin. – Bristol: Policy, 2004. – p. 221–256.
- Harvey, D. Justice, Nature and the Geography of Difference / D. Harvey. – Cambridge : Oxford : Blackwell, 1996. – 468 p.

19. Harvey, D. *Social Justice and the City* / D. Harvey. – Athens : L. : University of Georgia Press, 2009. – 368 p.
20. Harvey, D. *The Right to the City* / D. Harvey / *New Left Review*. – 2008. – № 53. – P. 23–41.
21. Kesselring, S. *The Mobile Risk Society*. In: *Tracing mobilities : towards a cosmopolitan perspective* / S. Kesselring. – Ashgate, 2008. – P. 77–104.
22. Levebvre, H. *Writings on Cities* / H. Levebvre. – Oxford: Basil Blackwell, 1996. – 250 p.
23. Martens, K. Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. / K. Martens. – *Transportation*, 2012, Vol. 39, Iss. 6. – P. 1035–1053.
24. Mitchell, D. *The Right to the City: social Justice and the Fight for Public Space* / D. Mitchell. – N. Y. : L. : The Guilford Press, 2003. – 270 p.
25. *Mobile Methodologies* ; ed. by B. Fincham, M. McGuinness, L. Murray. – N. Y. : Palgrave Macmillan, 2010. – 224 p.
26. *Mobilities and inequality* ; ed. by T. Ohnmacht, H. Maksim, and M. M. Bergman. – L. : Ashgate, 2009. – 238 p.
27. Rytina, S. *Sociology and Justice* / S. Rytina // *Justice: views from the Social Sciences*. – N. Y., 1986. – P. 117–152.
28. *Searching for the Just City. Debates in Urban Theory and Practice* ; ed. by P. Marcuse, J. Connolly, J. Novy, I. Olivo, C. Potter, J. Steil. – L. : N. Y. : Routledge, 2009. – 288 p.
29. Schweitzer, L. *Environmental Injustice and Transportation: the Claims and the Evidence*. *Journal of Planning Literature* / L. Schweitzer, A. Valenzuela. – 2004. – P. 383–398.
30. Virilio, P. *Speed and politics*. Los Angeles : Semiotext(e), 2006. – 174 p.
31. Walzer, M. *Spheres of Justice. A Defense of Pluralism and Equality*. N. Y. : Basic Books, 1983. – 345 p.
5. Kurguzova N.V. “Tishe budesh, dalshe edesh...”: mifologizatsiya obraza dorogi v sovremennom gorodskom folklore (na materiale zapretitelnykh nadpisey v marshrutkakh) [“Slow and Steady Wins the Race”: Mythologizing the Image of the Road in Modern Urban Folklore (Based on Restrictive Labels in Route Taxis)]. *Folklor malykh sotsialnykh grupp: traditsii i sovremennost. Sbornik statey* [Folklore of Small Social Groups: Tradition and Modernity. Collected Articles]. Moscow, Gosudarstvennyy respublikanskiy tsentr russkogo folklor Publ., 2008, pp. 224-230.
6. Kuznetsov A.G., Shaytanova L.A. *Marshrutnoe taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti* [Route Taxi on the Crossroads of Justice's Regimes]. *Sotsiologiya vlasti*, 2012, no. 6-7 (1), pp. 137-150.
7. Kuznetsov A.G. *Sotsiologiya inzhenerov i obshchestvennyy transport: marshrutnye taksi, avtomobilizatsiya, (ne)bezopasnost* [Sociology of Engineers and Public Transport: Route Taxis, Automobilization, (Un)safety]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. 7: Filosofiya. Sotsiologiya i sotsialnye tekhnologii* [Science Journal of Volgograd State University. Philosophy. Sociology and Social Technologies]. 2014, no. 4.
8. Park R.E. *Gorodskoe soobshchestvo kak prostranstvennaya konfiguratsiya i moralnyy poriyadok* [The Urban Community as a Spatial Configuration and Moral Order]. *Sotsialnye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura. Seriya 11, Sotsiologiya. Referativnyy zhurnal*, 2000, no. 3, pp. 134-148.
9. Rolz Dzh. *Teoriya spravedlivosti* [The Theory of Justice]. 2<sup>nd</sup> ed. Moscow, LKI Publ., 2010. 536 p.
10. Sennet R. *Kapitalizm v bolshom gorode: globalizatsiya, gibkost i bezrazlichie* [Capitalism and the City: Globalization, Flexibility and Indifference]. *Logos*, 2008, no. 3, pp. 95-107.
11. Sivkov D.Yu. *Mobilis in Mobili: oplata proezda i spravedlivost v marshrutnom taksi* [Mobilis in Mobili: Fare and Justice in Route Taxi]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 7, Filosofiya. Sotsiologiya i sotsialnye tekhnologii* [Science Journal of Volgograd State University. Philosophy. Sociology and Social Technologies], 2014, no. 4.
12. Urri D. *Mobilnosti* [Mobilities]. Moscow, Praxis Publ., 2012. 576 p.
13. Urri D. *Sotsiologiya za predelami obshchestv. Vidy mobilnosti dlya XXI stoletiya* [Sociology Beyond Societies. Types of Mobility for the 21<sup>st</sup> Century]. Moscow, Vysshaya shkola ekonomiki Publ., 2012. 336 p.
14. Yum D. *Issledovanie o printsipakh morali. Socineniya v 2 t. T. 1* [Research on the Morality

## REFERENCES

1. Boltanski L., Teveno L. *Kritika i obosnovanie spravedlivosti: Ocherki sotsiologii gradov* [Critics and Substantiation of Justice]. Moscow, NLO Publ., 2013. 576 p.
2. Vuchik V.R. *Transport v gorodah, udobnyh dlya zhizni* [Transportation for Livable Cities]. Moscow, Territoriya budushchego Publ., 2011. 576 p.
3. Karchagin E.V. *Istoricheskaya spravedlivost v kontekste gorodskogo prostranstva* [Historical Justice in the Context of Urban Space]. *Sotsiologiya goroda*, 2010, no. 3, pp. 48-53.
4. Karchagin E.V. *Spravedlivost: ponyatie, tsennost, norma* [Justice: Notion, Value, Norm]. Volgograd, VolGASU Publ., 2013. 185 p.

Principles. Essays in 2 vols. Vol. 1]. Moscow, Mysl Publ., 1996, pp. 171-314.

15. Fainstein S.S. *The Just City*. Ithaca & London, Cornell University Press, 2010. 232 p.

16. Fotel T. *Space, power, and mobility: car traffic as a controversial issue in neighbourhood regeneration*. *Environment and Planning A*, 2006, vol. 38 (4), pp. 733-748.

17. Гарча R., Rubin T. *Crossroad blues: the MTA Consent Decree and just transportation*. In: *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justice*. Bristol, Policy, 2004, pp. 221-256.

18. Harvey D. *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Cambridge (Mass.) & Oxford, Blackwell, 1996. 468 p.

19. Harvey D. *Social Justice and the City*. Athens & London, University of Georgia Press, 2009. 368 p.

20. Harvey D. The Right to the City. *New Left Review*, 2008, no. 53, pp. 23-41.

21. Kesselring S. The Mobile Risk Society. Canzler W., Kaufmann V., Kesselring S., eds. *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*, 2008, pp. 77-104.

22. Levebvre H. *Writings on Cities*. Oxford, Basil Blackwell, 1996. 250 p.

23. Martens K. Justice in transport as justice in accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice'

to the transport sector. *Transportation*, 2012, vol. 39, iss. 6, pp. 1035-1053.

24. Mitchell D. *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. New York & London, The Guilford Press, 2003. 270 p.

25. Fincham B., McGuinness M., Murray L., eds. *Mobile Methodologies*. New York, Palgrave Macmillan, 2010. 224 p.

26. Ohnmacht T., Maksim H., Bergman M.M., eds. *Mobilities and Inequality*. London, Ashgate, 2009. 238 p.

27. Rytina S. Sociology and Justice. Ronald L. Cohen, ed. *Justice: Views from the Social Sciences*. New York, 1986, pp. 117-152.

28. Marcuse P., Connolly J., Novy J., Olivo I., Potter C., Steil J., eds. *Searching for the Just City. Debates in Urban Theory and Practice*. London and New York, Routledge, 2009. 288 p.

29. Schweitzer L., Valenzuela A. Environmental Injustice and Transportation: The Claims and the Evidence. *Journal of Planning Literature*, 2004, no. 18, pp. 383-398.

30. Virilio P. *Speed and politics*. Los Angeles, Semiotext(e), 2006. 174 p.

31. Walzer M. *Spheres of Justice. A Defense of Pluralism and Equality*. New York, Basic Books, 1983. 345 p.

## THE UNIVERSAL IN THE LOCAL: JUSTICE AND URBAN PUBLIC TRANSPORT

**Karchagin Evgeniy Vladimirovich**

Candidate of Philosophic Sciences, Associate Professor,  
Department of Philosophy, Sociology and Psychology,  
Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering  
evgenkar@yandex.ru  
Akademicheskaya St., 1, 400074 Volgograd, Russian Federation

**Abstract.** The article concerns the problem of justice in the context of urban mobility, especially in the context of public transportation and route taxis. The author analyzes the specifics of the problem of justice within the philosophic and social theoretical discourses. The transition from the universal scale to the local is possible, in particular, through the mediation of the Michael Walzer's theory and the theories of "just city". Urban public transport, including route taxi, can be understood as a space for the emergence of situations of injustice due to inequality in access to major transport welfare – mobility. Both external and internal aspects are important. The external aspect relates to the general issues of urban public transport, its quantitative composition, the quality of its operation, etc. The internal aspect concerns the conflicts arising during trips on public transport and attempts to construct argumentation systems with the use of "discourse of justice" by conflict participants.

**Key words:** universal and local, justice, city, public transport, route taxi.