



УДК 316.728  
ББК 60.526.2

## MOBILIS IN MOBILI: ОПЛАТА ПРОЕЗДА И СПРАВЕДЛИВОСТЬ В МАРШРУТНОМ ТАКСИ <sup>1</sup>

Сивков Денис Юрьевич

Кандидат философских наук, доцент кафедры философии и социологии,  
Волгоградский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы  
при Президенте Российской Федерации  
d.y.sivkov@gmail.com  
ул. Гагарина, 8, 400131 г. Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация.** Данная статья посвящена проблеме справедливости в маршрутных такси Волгограда. Эта проблема решается в рамках социологии мобильности. В статье рассматривается мобильное сообщество незнакомцев в маршрутных такси. Это сообщество конструируется с помощью *mobilis in mobili* – медиа – различных гаджетов и денег. Поездка представляет собой осцилляцию пассажира между отчужденностью и вовлеченностью. Вовлеченность, в частности, проявляется в наблюдении за движением чужих денег в процессе оплаты проезда. В статье приведено этнографическое описание повседневной оплаты проезда в волгоградских маршрутных такси. При этом деньги оказываются включенными в моральный порядок справедливости или даже создают этот порядок.

**Ключевые термины:** маршрутные такси, Волгоград, мобильность, повседневность, сообщество незнакомцев, медиа, справедливые деньги.

Значительное число жителей Волгограда регулярно пользуется маршрутными такси. Данный вид транспорта является частью повседневной жизни многих горожан. Ежедневно 2,5 тыс. машин перевозят до 300 000 волгоградцев [14]. При этом в волгоградской агломерации существует более 200 маршрутов <sup>2</sup>.

Волгоград – узкий и вытянутый вдоль Волги город (около 70 км). Маршрутные такси, в отличие от других видов городского транспорта, связывают практически все административные районы города, а также Волгоград, город-спутник Волжский и поселения Волго-Ахтубинской поймы.

### Мобильное сообщество незнакомцев

Британский социолог Джон Урри предложил говорить не об обществе, а о мобиль-

ностях – процессах перемещения людей, образов, вещей и отходов [19; 20]. Общество, фиксированное в границах национального государства, согласно Урри, является проблематичным объектом, поскольку речь идет о постоянном движении через границы и стирание этих границ, фиксирующих социальное.

В контексте открытий Урри интересной для исследования кажется мобильность городского микротранспорта <sup>3</sup>. Можно предположить, что пассажиры маршрутных такси образуют сообщества со своим специфическим порядком взаимодействия. В этом смысле маршрутка – яркий пример «области взаимодействия лицом-к-лицу» [3, с. 166].

В основном волгоградские маршрутки – это автомобили ГАЗ-322132 «Газель», куда помещается 13–15 пассажиров на сидячих местах. Размеры микроавтобуса: ширина – 1,90 м,

высота – 1,60 м, длина – 3,00 м. Водители «Газелей» могут взять 1–3 пассажиров, которые едут стоя. Особенно, это явление «стоящих» характерно для час пик. При этом стоимость стоячих и сидячих мест не различается.

Из-за габаритов в маршрутном такси пространство ограничено, по сравнению с троллейбусом или вагоном метро. Пассажиры находятся близко друг с другом в течение времени поездки, зачастую соприкасаясь различными частями тел. Некоторые водители «Газелей», переделывают салоны микроавтобусов, чтобы вместить больше сидений, например, вместо двух три. Для «крупных» пассажиров нахождение на таком месте – серьезное испытание. Неоднократно можно было наблюдать, как люди предпочитали ехать стоя, а не занимать такое негабаритное место. По поводу этих мест случаются конфликты с водителем:

Водитель просит женщину, стоящую в дверях, занять свободное место. Женщина возмущается: «Кто там сможет сидеть?». Водитель неуверенно: «Ну, девушка...». Женщина спрашивает: «Это какая девушка? Три тридцать восьмых размера?».

Естественно, маршрутным такси пользуется представители разных социальных статусов и групп. В фильме Джона Форда «Дилижанс» (1939) очень хорошо показана телесная скученность и отсутствие сегрегации в микротранспорте<sup>4</sup>. Представители разных профессий и статусов вынуждены ехать вместе в тесном дилижансе. Внутри транспортного средства находятся банкир, продавец спиртного, жена кавалерийского офицера, в поездке родившая ребенка, профессиональный шулер, пьяница-доктор, проститутка, ковбой-преступник, вне салона, на козлах также находятся кучер и представитель закона. Кажется, что помимо открытия тесноты и неудобства совместности, Форду удалось показать одну проблему общественного транспорта: в приоритете не создание статусных альянсов, а анонимная приверженность общему делу перед лицом внешней угрозы (в фильме это индейцы апачи). Странное дело, в салоне транспортного средства гетерогенные пассажиры безуспешно пытаются разделиться на группы, на индивидов, но, в конце концов, объединяются.

В этом смысле в тесной «Газели», также как и в дилижансе, невозможно избежать взаимодействия, кроме как выйти из транспортного средства. Напротив, размеры троллейбуса, автобуса или вагона трамвая пассажирам позволяют переместиться даже в час пик. Несколько месяцев назад я наблюдал в вагоне московского метро массовый исход:

*Я зашел в вагон и удивился тому, что в одной половине вагона много людей, а в другой свободно. Конечно, я направился туда, где есть место, но быстро понял, в чем дело. Один из пассажиров, которых называют «бомжами» источал страшный запах. Этот запах был таким сильным, что не возможно было находиться даже в десяти метрах от источника, поэтому, люди совершали массовый исход из одной половины вагона в другую. Были, конечно, и такие, которые невозмутимо ехали рядом с пассажиром, но их было мало.*

Подобное перемещение в маршрутном такси Волгограда невозможно. Конечно, можно занять другое место, при условии, если оно будет свободно, но тело и чувства перешедшего все равно будут присутствовать в ситуации.

Пространственная близость в «маршрутке» тем не менее не предполагает создания тесного коллектива единомышленников. Во-первых, социальный порядок в маршрутном такси представляет собой «общество на час»: речь идет о достаточно интенсивных, но краткосрочных взаимодействиях. Время, проведенное в маршрутке, не позволяет установить прочные и дружеские связи. Состав участников движения в маршрутном такси постоянно меняется<sup>5</sup>.

Во-вторых, помимо быстротечности интеракций, люди в транспорте обычно незнакомы друг с другом. Люди в общественном транспорте – это по преимуществу сообщество незнакомцев, сообщество чужих друг другу людей.

Георг Зиммель одним из первых обозначил проблему чужака в социологии. Чужак, с одной стороны, противопоставляется группе, но, с другой стороны «есть элемент самой группы» [7, с. 9]. Чужак одновременно близок и далек; он рядом в физическом пространстве, но отдален в смысле социальных связей. Важно, что немецкий социолог первый обратил внимание на связь чужака с мобильностью. Все,

кто остается на одном месте, в итоге оказываются знакомыми и своими, а те, кто постоянно перемещается, не успевают узнать друг друга, и поэтому остаются чужими. По Зиммелю, чужаку свойственен «специфический характер *подвижности*», он – «тот, кто совершенно подвижен, то и дело соприкасается с *каждым* отдельным элементом, но органически, через родственную, локальную закреплённость не связан *ни с одним* из них» [7, с. 10]. В этом смысле общественный транспорт вообще, и маршрутные такси в частности, представляют такие специфические места, в которых состав пассажиров постоянно меняется. Пассажиры не только перемещаются «из пункта А в пункт Б», но и сами постоянно входят и выходят, то есть являются *mobilis in mobili* – движущимся в движущемся.

Австро-американский социолог Альфред Шюц, также как и Зиммель, противопоставляет индивида-чужака связанной «мы-группе». Шюца интересует не ассимиляция, а процесс сближения, в котором, собственно, и проявляется феномен чужака. Чужак, по Шюцу этот тот, кто *не знает*, как себя вести в группе, с которой он пытается сблизиться. Жизненные установки чужака находятся в конфликте с установками группы. Даже если чужак «выучит» эти установки или будет подражать им, он не сможет понять происходящее, так как от него будет ускользать важные сообщения, своего рода идиомы, маркирующие контекст социальной ситуации. В итоге, «культурный образец народной группы является для чужака не уютным убежищем, а полем приключений, не самоочевидной данностью, а проблематичной темой исследования, не инструментом разрешения проблематичных ситуаций, а самой настоящей проблематичной ситуацией, с которой ему нелегко совладать» [21, с. 546].

Если Зиммель и Шюц, противопоставляют чужака-незнакомца группе, то американский социолог Роберт Парк, описывает такую ситуацию, в которой нет монолитной «мы-группы»; все сообщество состоит из чужаков. В результате глобальных миграционных процессов и разрушении традиционных социальных структур в Европе и Америки на рубеже XIX и XX вв., появился новый тип, который Парк называет «маргинальным человеком». «Мар-

гинальный человек – это личностный тип, возникающий там и тогда, где и когда из конфликта рас и культур рождаются новые расы, народы и культуры. Та же судьба, которая обрекла его жить в двух мирах, принуждает его принять в отношении миров, в которых он живет, роль космополита и чужака. На фоне своей культурной среды он неизбежно становится индивидом с более широким кругозором, более острым интеллектом, более отстраненной и рациональной точкой зрения» [16, с. 22]. В сообществе себе подобных индивид является одновременно чужаком – с другими нет ничего общего, и космополитом – он вынужден принимать других – таких же чужаков – и взаимодействовать с ними.

Очевидно, что в мире остаются, места и сообщества – племена, компании, семьи, дворы, состоящие из знакомых и близких людей. Радикальные изменения в первую очередь касаются города, который начинают называть «миром чужаков, миром населенных людьми, которые не знают друг друга» [28, с. 3].

Можно сказать, что в маршрутном такси есть мобильное сообщество незнакомцев, хотя это сообщество является гетерогенным. Во-первых, нередко люди перемещаются компанией или семьей, то есть знают друг друга. Во-вторых, пассажиры могут случайно встретить своих знакомых в транспорте, и, скорее всего, вынуждены будут вступить с ними в разговор в течение поездки. В таких вынужденных разговорах бывают утомительные для собеседников паузы «о чем же еще поговорить?». При этом, важно заметить, что знакомых (*acquaintances*) следует, с одной стороны, отличать от близких (*intimates*) – родственников, семьи, любовников, а с другой – от чужаков (*strangers*) [29].

В-третьих, американский социальный психолог Стэнли Милграм выделяет такой социальный феномен, как «знакомый незнакомец» (*familiar stranger*), который он анализирует на примере общественного транспорта. «Едва ли не самой характерной чертой жизни большого города является то, что мы, горожане, зачастую прекрасно знаем в лицо множество людей, но при этом никак с ними не взаимодействуем... Знакомым незнакомцем становится тот, кого вы 1) имеете возможность наблюдать; 2) неоднократно в те-

чение определенного периода времени; 3) без какого бы то ни было реального взаимодействия» [15, с. 75].

Наконец, в-четвертых, следует обратить внимание на такой феномен, как «незнакомые знакомые». Это люди, которые были представлены, или с которыми субъект находился во взаимодействии, но из-за снижения степени взаимодействий, этот человек как будто не узнается в общественном месте. Обычно подобное неузнавание является взаимным. Часто люди начинают буквально отворачиваться друг от друга, чтобы не встречаться взглядами и тем самым не давать повод для «узнавания» и возможной коммуникации.

Для дальнейшего рассмотрения важно также отметить, что все же часть ситуаций в маршрутном такси воспринимается пассажирами через призму «я не знаю всех этих людей». Однако само по себе перемещение на микротранспорте – это не «просто поездка», а более сложное предприятие. Как замечает Гофман, «когда индивид находится в публичном месте, он не просто молча перемещается из точки в точку, механически управляя проблемами движения; он также вовлечен в постоянную заботу о жизненной позиции соотносимой с тем, что будет происходить вокруг него, и он начнет взаимный жестовый обмен с знакомыми и незнакомыми другими для того, чтобы установить, чем эта позиция является!» [24, с. 154]. Речь идет о том, что, несмотря на статус незнакомцев, пассажиры постоянно обращают внимание друг на друга в режиме демонстрации и обмена метакommunikативными сообщениями, маркирующими контекст той или иной ситуации<sup>6</sup>. В этом смысле поездка – это также способ поддержания идентичности: пассажиры показывают другим, что они существуют и существуют определенным образом. Кроме того, пассажиры оценивают и типологизируют других присутствующих в транспорте. Соответственно, поездка в маршрутном такси представляет собой переход от режима отчужденности и неучастия к режиму интереса и оценки.

#### Медиа в маршрутном такси<sup>7</sup>

В условиях телесной близости незнакомцы используют различные средства, чтобы построить невидимые стены. Во-первых, не-

принято смотреть друг другу в глаза, особенно, без какой-либо надобности. Обычно люди отводят глаза, когда кто-то замечает, что на него или на нее смотрят. «Смотреть на кого-либо» означает, в первую очередь, смотреть в область лица, когда взгляд потенциально может быть пойман, замечен. Однако следует заметить, что, несмотря на это негласное правило, люди постоянно изучают друг друга с любопытством, оценивают и воображают в отношении других. Те или иные действия людей получают одобрение или неодобрение со стороны пассажиров. Как замечает Гофман, ключевым правилом поведения в общественных местах является правило соответствия, когда «нужно вести себя “хорошо” и не устраивать сцен или беспорядка; не следует привлекать излишнее к себе внимание, навязываясь собравшимся или слишком отстраняясь от них. Нужно поддерживать дух и этос ситуации; не следует быть лишним или ненужным» [4, с. 226–227]. Очевидно, что подобное соответствие является предметом наблюдения и моральной оценки.

Во-вторых, не принято касаться друг друга частями тела. Люди, отдергивают руку или ногу, если произошло такое произвольное касание. Хотя, конечно, существуют легитимные касания, например, обращение внимания другого пассажира при передаче денежных средств. Помимо телесных практик огораживания, незнакомцы в тесной маршрутке используют технические средства для построения невидимых стен, препятствующих знакомству, в условиях вынужденной телесной близости [18].

Подобные технические устройства принято обозначать с помощью термина медиа. Исследование медиа это составление и описание каталога медиа – вещей и устройств, которые подходят под это определение. Так, канадский исследователь Маршалл Маклюэн среди прочих выделяет дороги, одежду, жилище, деньги, часы, печать, фотографию, колесо, телеграф, телефон, фонограф, кино, радио, телевидение, оружие [12]. У немецкого медиатеоретика Фридриха Киттлера главные медиа – граммофон, фильм и печатная машинка, имея в виду базовые функции медиа: запись, хранение и воспроизводство информации [25]. Другой немецкий медиатеоретик Йохен Хёриш выделяет исторические обра-

зы медиа, имеющие круглую форму: гостю, монету и компакт-диск, считая, что исторически причастие, деньги и электронные СМИ выполняли одну и ту же функцию – собирали людей вместе и изменяли их [23]. Важно подчеркнуть, что медиа могут не только связывать, но также разъединять людей [22]. Медиа, будучи вещами, выполняют фреймирование сложных взаимодействий людей [12].

В маршрутном такси имеется система различных медиа. Во-первых, само по себе транспортное средство, осуществляющее перенос пассажиров в пространстве является медиа. Во-вторых, пассажиры используют множество гаджетов для создания своего виртуального мира и связи с внешним миром: бумажные и электронные книги, телефоны и смартфоны, планшеты, нетбуки и ноутбуки, аудиоплееры. В-третьих, в салоне маршрутки перемещаются старые медиа – деньги, подробный разговор о которых пойдет дальше. В-четвертых, различные средства контроля и навигации, используемые водителем.

Медиа в маршрутном такси могут поддерживать установку на не-знакомство. Многие люди убеждены, что время, которое они проводят в транспорте – представляет собой случайное, не имеющее особенного значения в их жизни, в некотором смысле неподлинное существование. Итак, в установке пассажиров микроавтобуса противопоставляется два режима «быть со своими» и «быть с чужими». Если демонстративно смотреть в окно, то тем самым можно обозначить свое присутствие: «я не с вами, а сам по себе». В этом сообществе незнакомых индивидов виртуальный выход из транспорта достаточно легко организуется с помощью гаджетов, одного устройства или набора устройств:

*Передо мной было свободное место, туда села девушка, боком ко мне. Достала из сумки чехол для очков, убрала туда очки. На голове у нее остались солнцезащитные очки. В руке держит телефон, но не смотрит туда. Наверное, для того, чтобы не пропустить звонок. Через некоторое время достала второй телефон и загрузила на нем игру «Tom & Jerry». При этом первый телефон также продолжает держать в руке.*

Звуки маршрутки и улицы замещаются музыкой или радио, происходящее перед гла-

зами – визуальной информацией из социальных сетей и т. п. Люди, особенно женщины, разговаривают по телефону в течении всей поездки, что иногда вызывает недовольство у кого-то из пассажиров:

*Женщина зашла в салон и спрашивает: «До площади Ленина доеду?». Другая женщина, которая сидит напротив меня и которая ранее говорила по телефону, говорит, отвечая на вопрос: «Только с нагрузкой. Будете слушать рассказ». При этом женщина смотрит на меня и сидит в конце салона. Она говорит так, потому что недовольна другой женщиной, которая всю поездку говорила по телефону и, соответственно, все это пришлось слушать. Очевидно, что вошедшая не услышала эти слова-осуждения.*

Наблюдения показывают: те, кто слушают музыку делают такую громкость, чтобы все-таки слышать то, что происходит в салоне маршрутки. Бывает, что водители громко слушают музыку или радио. Это вызывает недовольство пассажиров. Некоторые из них защищают себя от звуков собственными аудио. Это защита бывает достаточно громкой:

*Водитель делает замечание девушке, которая слушает музыку в наушниках. «Кто там музыку слушает?». Женщина легко стучит по руке девушки и показывает на свои уши. Девушка вытаскивает наушники. Женщина говорит ей: «Водитель просит тише музыку...». Водитель кричит: «Девушка, делаем тише музыку! Чтобы я не слышал ничего...»*

Важно, понимать, что медиа амбивалентны, они не только создают стены, но также наводят мосты, – могут быть использованы для связи людей, например, посредством выражения благодарности. Пример из московского метро показывает, как сложные технические устройства могут встраиваться в моральный порядок или обеспечивать его:

*Хорошо одетый мужчина забежал в последний момент в первый вагон метро, сразу же прошел через половину вагона и нажал кнопку связи с машинистом и говорит: «Спасибо». После этого идет дальше по салону, по-видимому, в поисках своего места. Машинист не расслышал: «Говорите!». После паузы еще раз: «Говорите!».*

*Потом состав тронулся. Машинист не улышал мужчину, зато пол вагона людей поняли: мужчина поблагодарил машиниста за то, что он подождал пассажира.*

Этот пример интересен тем, что в метро не принято ждать пассажиров, машинист не проявляет своего участия, поскольку существует четкое расписание и фиксированные остановки на станции. В этом смысле маршрутные такси останавливаются в любых местах по маршруту, водители часто ждут пассажиров, когда те бегут на маршрутку, что воспринимается пассажирами не как аморальная нажива, желание заработать больше денег, а как проявление человечности.

Медиа не отменяют общение face-to-face и редко используются для связи в салоне. Если кто-то из знакомых пишет знакомому человеку, который находится рядом, то скорее ради шутки. Важное, почерпнутое из сети сообщается традиционным непосредственным способом:

*В маршрутку сели две девушки-подруги. Одно место было в салоне, другое – в кабине, подруги разделились. Тем не менее, они переговариваются. Для этого им все время приходится выгибать шею. Та, которая сидела спиной к кабине, в какой-то момент села боком, чтобы удобнее было говорить. Одна из девушек заглянула в свой телефон, я вижу страницу vkontakte и сообщает своей подруге о том, что она прочитала или увидела на странице.*

Таким образом, с одной стороны, гаджеты в маршрутном такси поддерживают установку на незнакомство, но в тоже время создают и поддерживают социальные связи. Однако здесь, в салоне транспортного средства также есть деньги – медиа, но не технические устройства. Деньги фигурируют в оплате проезда.

### Оплата проезда

Оплата проезда в мобильном обществе незнакомцев представляет собой передачу денег пассажиром водителю. В волгоградских маршрутных такси оплата производится наличными. Крупные купюры 500, 1000 и 5000 рублей, испорченные купюры и мелкие монеты достоинством 10, 5 и 1 копейки не принимаются. С крупных купюр, как говорят водители,

не бывает сдачи, мелкие монеты не считаются деньгами. Вот пример спора по поводу испорченной купюры:

*Маршрутное такси стоит на конечной остановке. Водитель ожесточенно бросает в салон на сидение купюру 10 рублей и говорит: «Мужчина, возьмите ее обратно. Куда я ее дену? Я вас бесплатно доведу!». Мужчина, который ранее передавал деньги, берет купюру и говорит водителю: «Хватит ерундой заниматься!». Судя по всему, купюра испорчена. В этот момент я подхожу из конца салона платить за свой проезд. Водитель мне: «Куда?». Я говорю: «Двенадцать». Мужчина дает водителю «нормальную» монету десять рублей: «На, возьми!».*

Если у пассажира отсутствует точная сумма и передается больше денег, чем требуется, то водителем выдается сдача. Кондукторов не бывает в волгоградских маршрутных такси. Водитель сам принимает деньги и дает сдачу, в то же время он ведет машину и даже может разговаривать по мобильному телефону. Понятно, что при этом водитель делает массу других действий, например, время от времени, смотрит в салон, есть ли свободные места для того, чтобы принять решение – останавливаться или не останавливаться на остановке. Можно встретить неофициальное лицо – кто-то из знакомых водителей, кто сидит в кабине принимает деньги и дает сдачу. Билеты не выдаются, хотя в некоторых маршрутках висят рулоны билетов, которые желающие могут себе отрывать. Однако, пассажиры не берут эти билеты. Контроль на маршрутах отсутствует.

Оплата проезда осуществляется сразу после того, как пассажир зашел в маршрутное такси, хотя бывают и исключения:

*Женщина едет стоя с ребенком, с мальчиком. Говорит водителю: «Мы попозже заплатим, так как неудобно». Водитель: «Да нет проблем!».*

Водители могут попросить разменять деньги пассажиров или координируют размер между пассажирами в случаях, когда нет нужных купюр для сдачи:

*Стоим на конечной остановке. Водитель спрашивает в салоне: «А никто сто рублей не разменяет? Хотя бы по пятьдесят...». Водителю никто не отвечает. Че-*

рез некоторое время женщина смотрит в свой кошелек и спрашивает у водителя: «Вам разменять?». Водитель: «Да, разменяйте». Женщина меняет деньги, водитель дает сдачу.

Бесплатный проезд представляет собой исключение. Обычно водители следят за количеством входящих и выходящих пассажиров, а также за тем, кто, сколько денег передал.

Водитель громко спрашивает: «Кто не передал?». Все пассажиры молчат. Водитель снова: «Кто не передал? Чего молчим?». Одна девушка начинает считать и понимает, что отдала подруге больше сдачи. По ошибке часть денег до водителя не дошла. Водитель опять спрашивает: «Кто не передал? На Возрождении пять человек заходило!». Девушки возвращают деньги. Пожилая женщина улыбается и комментирует ситуацию, по-видимому, для водителя: «Она плохо считает просто».

Во время наблюдений я видел всего лишь два случая бесплатного проезда. В одном случае был сознательный обман водителя:

В «маршрутку» сел мальчик лет десяти с другом. Сел спиной к водителю, собрал со всех пассажиров деньги за проезд, передал их водителю и громко сказал: «Там все вперемешку!». Потом шепотом сообщил своему товарищу, что он не заплатил. Перед этим у всех спрашивал, кому за сколько ехать.

В другом случае бесплатно проехал я сам из-за того, что утром у водителя не было сдачи. По идее я должен был выйти в таком случае, потому что крупная купюра утром или днем – это «проблема пассажира», но столкнулся с «даром» со стороны водителя:

Парень передает за двоих сто рублей, и тут же я отдаю сто рублей. Водитель смотрит в зеркало и говорит: «Посмотрите под расчет». Я говорю: «Нету!». Водитель про «нет сдачи»: «Ну, утро же!». Повторяю: «Ну, нету!». Я держу сто рублей в руке. Один из парней говорит: «А с 30 будет?». Водитель: «Да». Дает водителю 30 рублей, берет сдачу. Парень улыбается и говорит своему товарищу: «Ну, хоть мы легально едем». Получается, что я еду нелегально, сто рублей держу в руке. Когда подъезжаем к конечной остановке, придумываю решение. Говорю водителю:

«давайте я сейчас быстро в ларьке воду куплю и вам отдам». Водитель: «Да перестаньте вы, ради Бога!». Я говорю: «Хорошо. Отдам вам на днях». Водитель: «Да перестаньте!». Через несколько дней снова утром попадаю к этому водителю. Специально жду, когда все передадут за проезд, чтобы отделать свой особый платеж – долг. Даю водителю 24 рубля и говорю: «Возьмите, я вам должен еще». Водитель смотрит в зеркало, узнает меня, говорит так по-кавказски: «Ой!», что значит «не надо». Я в ответ: «Возьмите!». Водитель: «Да хватит вам!». В ответ улыбаюсь и говорю: «Я тогда в салоне оставляю!», но, конечно же, ничего не оставляю.

Льготный проезд в волгоградских маршрутках отсутствует. Несмотря на то, что в некоторых машинах в «Правилах пользования маршрутными такси» есть информация о необходимости предоставления бесплатных мест социально незащищенным категориям граждан или табличка (наклейка) «Места для инвалидов», я ни разу не видел, чтобы кто-то воспользовался этим правом.

Существует также дружеская оплата проезда, когда люди, знающие друг друга и ведущие себя как друзья, платят друг за друга:

Заходят две девушки-подруги. Одна другой говорит про деньги: «А чо у тебя есть?». Ответ: «У меня есть мелочь». Предполагается, что заплатит вторая. Первая: «Дать тебе еще?». Вторая недовольно: «Не надо..» Мне показалось, что она выражает недовольство по поводу того, что ей приходится платить за подругу, в тоже время подобная оплата вполне ритуальна, то есть принято платить, это как знак их дружбы.

Подобным образом платят за друга родственники и влюбленные:

Зашли девушка и молодой человек. Девушка села рядом со мной, молодой человек напротив нее. Девушка говорит молодому человеку: «У меня есть мелочь». Потом она достает кошелек, деньги, отдает их молодому человеку, и он передает за проезд. После этого они держат друг друга за руки всю поездку.

Если пассажир заходит во время движения, то он обычно сначала садится на место,

потом достает деньги отсчитывает нужную сумму и передает деньги через других людей, находящихся в салоне. Иногда люди готовы нужную сумму заранее на остановке и держат ее в руке. Цепочка передачи может включать до пяти человек: четыре пассажира и водитель. Некоторые пассажиры заходят, стоят в дверях, передают водителю самостоятельно, а только потом занимают место. Часто эти действия не одобряются другими сидящими пассажирами, так как считается, что пассажир, стоящий без причин и перемещающийся в движущемся транспорте создает опасность для других людей.

Проезд в маршрутных такси Волгограда бывает фиксированным и зонным. В первом случае стоимость проезда не зависит от расстояния, которое проехал пассажир. Во втором случае стоимость зависит от расстояния, определяемого зонами. Зонный проезд характерен для протяженных маршрутов. Практически во всех маршрутных такси с зонным проездом есть специальные листы, на которых подробно расписана стоимость. Такие прайс-листы обычно не удобно читать, потому что много информации напечатано мелким шрифтом; стоимость проезда определяется вербально.

*Зашел мужчина, сел спиной к водителю у двери, достал деньги, поднял очки и стал изучать прайс-лист, висевший на стене. Изучал секунд двадцать, а потом спросил у водителя: «До Мира сколько?». Водитель сказал: «Двадцать».*

Несмотря на плохую читаемость прайс-листов, их отсутствие в салоне транспортного средства также может породить неопределенность:

*Пожилый мужчина с двумя пакетами зашел, сел спиной к водителю, ищет глазами стоимость проезда. Спрашивает, ни к кому конкретно не обращаясь: «За двенадцать, наверное?». Девушка, которая рядом с этим мужчиной сидит: «Наверное...» Мужчина спрашивает у водителя: «До Советской площади сколько?». Водитель: «Пятнадцать». Молодая женщина спрашивает: «До Калинина сколько?». Смотрит по сторонам и говорит раздраженно: «Где тут вообще стоимость?». Другая женщина говорит: «Пятнадцать».*

При зонной тарификации бывает так, что пассажиры меняют свое решение в отношении

конечного пункта и доплачивают за проезд:

*По ходу движения молодая женщина доплачивает за свой проезд. Она решила ехать дальше, изменила план, и передает какую-то сумму денег со словами: «До 15 рублей. Мне надо дальше».*

Во время передачи денег происходит коммуникация по поводу передачи; пассажиры спрашивают и уточняют стоимость проезда, связанную с пунктом назначения, просят передать деньги и ответ в виде сдачи и т. п.

*На остановке зашел мужчина, сел, достал из кармана деньги, отсчитал: «До Комсомольской сколько?». Водитель: «Пятнадцать». Отдал 15 рублей.*

*Женщина зашла, села и спрашивает: «До ОБИ сколько?». Водитель не расслышал: «Что?». Женщина: «До ОБИ сколько?». Водитель: «Десять». Женщина: «Возьмите».*

Также пассажиры либо касаются руки в определенном нейтральном месте – обычно плечо, либо помещают руку в поле зрения другого пассажира. Часто люди благодарят за передачу денег, но благодарят не всю цепочку, а персону, к которой обращались лично. Бывает, что при передаче денег звенья цепи повторяют сказанное первым пассажиром, несмотря на то, что пассажир это сказал достаточно громко, и его слышали водитель и другие пассажиры. Эта своеобразная эхолоалия, как представляется, является маркером общего дела. Действительно, деньги – *res publica* – общее дело, вещь, проходящая через руки многих людей.

Утром и вечером в часы-пик на конечных остановках люди стоят в очереди на маршрутное такси. Маршрутные такси одного маршрута также соблюдают принцип очередности. Микроавтобус на конечной остановке обычно быстро заполняется, и люди передают деньги за проезд. Пассажиры ждут некоторого метакommunikативного сигнала, который является триггером, запускающим миметическую передачу денежных средств. Часто таким сигналом является водитель, который заходит с улицы и садится в кабину. Иногда кто-то не выдерживает ожидания и начинает передавать деньги, хотя водителя нет в маршрутке. Остальные нехотя присоединяются к процессу. Очень часто бывают люди, которые не участвуют в этом общественном процессе; обычно они сами идут

через салон, чтобы заплатить. Есть пассажиры, которых вслед за Джейн Джекобс можно назвать «публичным персонажем» [5, с. 81]. Они, напротив, сами предлагают свои услуги по транзакциям в салоне маршрутки:

*Тронулись с конечной остановки. Бойкая женщина, которая сидит спиной к водителю громко объявляет: «Ну что, я буду собирать?». В этот момент мужчина сидящий напротив меня в конце салона миметически улыбается и спрашивает у меня с иронией: «Скидываемся?». Я молча даю ему 10 рублей – оплату проезда. Женщина аккумулировала средства и перед тем, как передать их водителю громко спрашивает в салоне: «Все. Все отдали?».*

Мальчик, о котором шла речь ранее, как раз сыграл роль такого публичного персонажа. Помимо водителя и публичных персонажей, существуют и другие сигналы, запускающие сбор и передачу денег. Проблема здесь заключается в том, как обратиться к незнакомым людям.

*Сижу в конце салона. Люди на конечной начинают собирать деньги. Я протягиваю руку с 12 рублями – это сигнал своего рода; остальные пассажиры, кто сидит рядом, складывают туда свои деньги. Все делают это молча, не просят сдачу. Я пересчитываю деньги глазами и спрашиваю молодого человека: «Вам сдачу?». Он отвечает: «Ну да... три рубля». Отсчитываю ему из «общего котла» три рубля и передаю деньги дальше.*

Некоторые пассажиры сами осуществляют калькуляцию и распределение сдачи, а иногда, боясь ошибиться и вызвать молчаливое осуждение, доверяют эту роль водителю. Интересно, что в обмене деньги по-разному маркируются: смешиваются и разделяются.

*Девушка передает две купюры по сто рублей и мелочь. Говорит женщине: «Здесь со ста по пятнадцать и вот еще...» Часть денег здесь смешана, а часть отделена. Женщина передает водителю и говорит: «Тут по пятнадцать». Водитель спрашивает: «Со ста за сколько?» Женщина сзади громко кричит: «Со ста за пятнадцать». Водитель громко: «А с другого?» Девушка, которая передавала: «Тоже за пятнадцать». Женщина, последняя из цепочки водителю: «И сдачи еще три рубля».*

Нередко пассажиры пытаются избежать участия в передаче денег, которая является как бы общим делом мобильного сообщества незнакомцев. Это избегание выражается в том, что люди сами идут передавать деньги водителю по салону маршрутки, не предназначенному для передвижения во время движения. В общем люди достаточно часто берут на себя инициативу по передаче денег, даже если кто-то пытается уклониться от инициативы других:

*На конечной остановке. Мужчина с конца салона идет по салону заплатить водителю. Женщина дает ему деньги и говорит: «Спасибо». Я незначительно отворачиваюсь в сторону, тем самым игнорирую инициативу мужчины, думаю, что сам пойду платить. Мужчина мне говорит: «Заплатить...». Я даю ему деньги и говорю: «Спасибо».*

Все же чаще люди ждут, что кто-то будет платить, чтобы передать с этим человеком свои деньги. Нижеследующий пример в полной мере показывает амбивалентность процесса передачи денежных средств в мобильном сообществе незнакомцев. В одной денежной ситуации самостоятельность и зависимость как участие в цепи.

*Маршрутка движется. Женщина-пассажир встает и сама отдает деньги за проезд водителю, хотя это не очень удобно. При этом у нее есть возможность передать деньги. Однако женщина проявляет самостоятельность. У окна сидит девушка-пассажир, спиной к водителю. Интересно, что когда водитель дает сдачу, женщина все же просит девушку передать. Просит жестом, указывая на руку водителя: «Передайте, мол». Девушка передает деньги.*

Так или иначе, в процессе оплаты проезда деньги в маршрутке – *mobilis in mobili* – проходят сквозь невидимые стены, воздвигаемые пассажирами с помощью различных средств.

### Справедливые деньги

В процессе наблюдения в маршрутных такси я обратил внимание на один феномен: люди смотрят за тем, как другие люди передают деньги. Вообще говоря, пассажиры маршруток часто делают вид, что они чужаки ситуации, что им не интересно, но при этом на самом деле смотрят и постоянно проявляют любопытство к тому, что происходит в микроавтобусе. Опи-

сывая порядок взаимодействия в повседневных ситуациях, Ирвинг Гофман замечает: «Находясь в присутствии друг друга, индивиды располагают великолепной возможностью совместно сосредотачивать внимание на одном объекте, замечать эту сосредоточенность и замечать, что они ее замечают» [3, с. 169]. Удивительно в этом наблюдении за объектом то, что чужие деньги не являются предметом их личной заботы. При этом пассажиры не просто наблюдают, а пристально смотрят за объектом.

*Женщина стоит у двери, на руке у нее висит пакет. Она достает кошелек, передает деньги и говорит: «Мне доплатить до пятнадцати». Замечаю, что из восьми пассажиров пять внимательно наблюдают за ее руками, кошельком и манипуляциями с монетами.*

Скорее всего, мысленное осуждение вызывает тот, кто уронит деньги на пол микроавтобуса. Любопытство к движению чужих денег «выдергивает» незнакомцев из их виртуальных индивидуальных миров и делает их участниками заботы о *res publica*. Джейн Джекобс обратила внимание на такую вещь в городе, как совместность (*togetherness*); незнакомые люди всегда совместно следят за безопасностью в общественных местах, и постоянно общаются с незнакомыми людьми. С точки зрения Джекобс, город – это не собрание индивидов, которым нет дела друг до друга, а самоорганизующаяся взаимопомощь и поддержка [5]. Можно попытаться понять, зачем пассажиры маршрутного такси вместе пристально смотрят на передачу денежных средств?

Монеты и купюры не только находятся в поле зрения, но являются предметом ценностной оценки. Пассажиры смотрят на них даже после кризиса, когда все понимают, что именно является деньгами, когда нет неопределенности по поводу богатства. Это означает, что деньги, скорее всего, служат чем-то еще, помимо средства накопления и всеобщего эквивалента.

Американский антрополог венгерского происхождения Карл Поляни обратил внимание на то, что в первобытных обществах различные функции современных денег выполняли совершенно различные вещи. «Архаичное общество не знало денег, пригодных для всех целей. Здесь различные предметы могут быть по-разному использованы в качестве денег. Следовательно, не существует такой “грамма-

тики”, которой должны были бы подчиняться все способы исследования денег... В современном обществе деньги, используемые в качестве средства обмена, наделены способностью осуществлять и все другие функции; в примитивном обществе, скорее, все наоборот... используют один предмет как средство платежа, другой – как меру стоимости, третий – как средство накопления богатства, а четвертый – как средство обмена...» [17, с. 92–93].

Эту идею множественных денег развила Вивиана Зелизер – американский социолог. Как известно, Карл Маркс и Георг Зиммель выявили разобщающий, отчуждающий, нивелирующий людей и даже аморальный характер денег. Зелизер, напротив, исследуя американские домохозяйства на рубеже XX и XIX вв. показывает, что деньги не являются нейтральным, абсолютно заменяемым и однородным средством. Как мы видели, пассажиры испытывают сложности с тысячерублевой купюрой при оплате проезда в волгоградских маршрутках. Одни и те же деньги имеют совершенно разную моральную нагрузку, а, значит, по-разному, функционируют, в зависимости от того, из каких источников они получены, на что потрачены, кому переданы и т. д. Например, Зелизер отмечает, что проститутки, которые имеют еще и нормальную работу, по-разному относятся к заработанным деньгам. «Грязные» деньги должны быть быстро потрачены на алкоголь и косметику, но не на оплату счетов [6, с. 32–33].

Моральная маркировка формально однородных денег осуществляется на материальном уровне: «Иногда имеет место *физическое обозначение* денег, как в случае с гравированными знаками любви XIX в. или искусным оформлением подарочных денег домохозяйками. Люди также разделяют деньги *пространственно*, используя разнообразные домашние «хранилища» – подписанные конверты, цветные банки, чулки, копилки – или специальные счета в учреждениях... В самых крайних случаях деньги обособляются их простым изъятием из обращения, как например, долларовые банкноты, которые прилепляют на стену или прилавок нового магазина, обычно с пожеланием удачи для друга, или изымаются как экземпляр для коллекции» [6, с. 276].

В этом смысле деньги «пахнут», они не отменяют моральный порядок, а удивительным

образом встраиваются в него и даже создают и усиливают его. В данном случае, когда люди пристально смотрят за деньгами незнакомцев, мы имеем дело со справедливыми деньгами, *mobilis in mobili* и *res publica*, которые в данном случае не выражаются количественно. Деньги являются ценностной «мерой должного распределения социальных благ и тягот» [8, с. 54]. Споры о справедливости ведутся не только по поводу вещей, но и с помощью вещей. В процессе передачи и наблюдения за этой передачей, деньги, проходящие через невидимые стены, маркируются в рамках морального порядка: справедливые деньги не должны быть уронены, подняты, они должны дойти до водителя, а сдача вернуться обратно под пристальными взглядами пассажиров.

Таким образом, в мобильном сообществе незнакомцев в маршрутных такси традиционные медиа деньги, проходя сквозь невидимые стены, создаваемые новыми медиа – гаджетами, выполняют моральную функцию справедливых денег, создающих совместную деятельность пассажиров.

### ПРИМЕЧАНИЯ

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

<sup>2</sup> Количество маршрутов см. на ресурсе «Маршрутки такси Волгограда» [13].

<sup>3</sup> Этнографические материалы получены методом включенного наблюдения в маршрутных такси Волгограда со второй недели марта по конец июля 2014 года. Несколько случаев взяты из несистематических наблюдений автора в московском метрополитене в январе и апреле 2014 года. Коллективная работа по исследованию маршрутных такси Волгограда была начата в статье А.Г. Кузнецова и Л.А. Шайтановой «Маршрутные такси на перекрестке режимов справедливости» [9]. Важным для понимания данной проблематики является обзор технической литературы по маршрутным такси Волгограда в данном номере журнала [10].

<sup>4</sup> Считается, что происходящее в дилижансе в одноименном фильме отражает расовые, классовые и гендерные противоречия Великой Депрессии [28].

<sup>5</sup> В этом смысле многие незнакомые люди, оказавшись в поезде, говорят: «Ну что же, давайте

знакомиться?», подразумевая при этом, что незнакомцам придется провести вместе много времени и поэтому, им необходимо узнать друг друга, стать «своими».

<sup>6</sup> Демонстрация хорошо была описана Торстейном Вебленом в его концепции демонстративного потребления [2]. О метакоммуникации см. работы Грегори Бейтсона [1].

<sup>7</sup> В данной статье специально не рассматриваются навигационные и коммуникационные медиа, используемые водителями маршрутных такси, а только устройства коммуникации пассажиров с внешним миром.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бейтсон, Г. Экология разума : избр. ст. по антропологии, психиатрии и эпистемологии / Г. Бейтсон. – М. : Смысл, 2000. – 476 с.
2. Веблен, Т. Теория праздного класса / Т. Веблен. – М. : Прогресс, 1984. – 367 с.
3. Гофман, И. Порядок взаимодействия / И. Гофман // Социология власти. – № 1. – 2014. – С. 163–199.
4. Гофман, И. Поведение в публичных местах. Заметки о социальной организации собраний. Гл. 1. Проблема / И. Гофман // Социология власти. – № 2. – 2014. – С. 219–228.
5. Джекобс, Дж. Смерть и жизнь больших американских городов / Дж. Джекобс. – М. : Новое издательство, 2011. – 460 с.
6. Зелизер, В. Социальное значение денег: деньги на булавки, чеки, пособия по бедности и другие денежные единицы / В. Зелизер. – М. : Дом интеллектуальной книги; ГУ ВШЭ, 2004. – 284 с.
7. Зиммель, Г. Экскурсы о чужаке / Г. Зиммель // Социологическая теория: история, современность, перспективы. – СПб. : Владимир Даль, 2008. – С. 9–14.
8. Карчагин, Е. В. Справедливость: понятие, ценность, норма / Е. В. Карчагин. – Волгоград : ВолгоГАСУ, 2013. – 185 с.
9. Кузнецов, А. Г. Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости / А. Г. Кузнецов, Л. А. Шайтанова // Социология власти. – 2012. – № 6-7 (1). – С. 137–150.
10. 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.
11. Латур, Б. Об интеробъективности / Б. Латур // Социология вещей. Сб. ст. – М. : Территория будущего, 2006 – С. 169–198.
12. Маклюен, М. Понимание Медиа: внешние расширения человека / М. Маклюен. – М. : Жуковский: КАНОН-пресс-Ц; Кучково поле, 2003. – 464 с.

13. Маршрутки Волгограда. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.taxi-34.ru/> – Загл. с экрана.

14. Мерзляков, Р. Объезда нет. Теракт отрезал треть Волгограда от цивилизации / Р. Мерзляков // Аргументы и факты. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://www.vlg.aif.ru/society/details/1006372>. – Загл. с экрана.

15. Милграм, С. Знакомый незнакомец (к вопросу о городской анонимности) / С. Милграм // Эксперимент в социальной психологии. – СПб.: Питер, 2000. – С. 75–77.

16. Парк, Р. Культурный конфликт и маргинальный человек / Р. Парк // Избр. очерки: сб. переводов. – М., 2011. – С. 236–240.

17. Поланьи, К. Семантика использования денег / К. Поланьи // Избр. работы – М.: Территория будущего, 2010. – С. 89–103.

18. Сивков, Д. Ю. Иммуниет в камне: архитектурная теория Петера Слотердайка / Д. Ю. Сивков // Социология власти. – № 2. – 2014. – С. 39–55.

19. Урри, Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия / Дж. Урри. – М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012. – 336 с.

20. Урри, Дж. Мобильности / Дж. Урри. – М.: Практис, 2012. – 576 с.

21. Шюц, А. Чужак: Социально-психологический очерк / А. Шюц // Избранное: Мир, светящийся смыслом – М.: Российская политическая энциклопедия, 2004. – С. 533–556.

22. Hoerish, J. *Versammlung und Zerstreuung: Personalisierung der Medien* // J. Hoerish. *Gott, Geld, Medien. Studien zu den Medien, die die Welt im Innersten zusammenhalten* / J. Hoerish. – Frankfurt am Main: Suhrkamp, 2004. – S. 159–162.

23. Hoerish, J. *Eine Geschichte der Medien. Von der Oblate zum Internet* / J. Hoerish. – Frankfurt am Main: Suhrkamp, 2004. – 453 S.

24. Goffman, E. *Relations in Public: Microstudies of the Public Order* / E. Goffman // Erving Goffman. – N. Y., 1971. – 396 p.

25. Kittler, F. *Grammophon. Film. Typewriter* / F. Kittler. – Berlin: Brinkmann & Bose, 1986. – 430 S.

26. Lofland, L.H. *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*. – N. Y.: Basic Books, 1972. – 223 p.

27. Morgan, D. *Acquaintances: The Space between Intimates and Strangers* / D. Morgan. – N. Y.: Open University Press, 2009. – 139 p.

28. Studar, G. «Be a Proud, Glorified Dreg»: Class, Gender, and Frontier Democracy in Stagecoach / G. Studar // John Ford's Stagecoach. – Cambridge: Cambridge University Press, 2003. – P. 132–157.

## REFERENCES

1. Beytson G. *Ekologiya razuma: Izbrannye statyi po antropologii, psikhologii i epistemologii* [Ecology of Mind: Selected Papers on Anthropology, Psychiatry and Epistemology]. Moscow, Smysl Publ., 2000. 476 p.

2. Veblen T. *Teoriya prazdnogo klassa* [Theory of the Leisure Class]. Moscow, Progress Publ., 1984. 367 p.

3. Gofman I. *Poryadok vzaimodeystviya* [Interaction Order]. *Sotsiologiya vlasti*, 2014, no. 1, pp. 163-199.

4. Gofman I. *Povedenie v publicnykh mestakh. Zametki o sotsialnoy organizatsii sobraniy. Glava 1. Problema* [Behavior in Public Places. Notes on the Social Organization of Gatherings. Chapter 1. Problem]. *Sotsiologiya vlasti*, 2014, no. 2, pp. 219-228.

5. Dzhekobs Dzh. *Smert i zhizn bolshikh amerikanskikh gorodov* [The Death and Life of Great American Cities]. Moscow, Novoe izdatelstvo, 2011. 460 p.

6. Zelizer V. *Sotsialnoe znachenie deneg: dengi na bulavki, cheki, posobiya po bednosti i drugie denezhnye edinitsy* [The Social Meaning of Money: Pin Money, Paychecks, Poor Relief, and Other Currencies]. Moscow, GUVShE Publ., 2004. 284 p.

7. Zimmel G. *Ekskurs o chuzhake* [The Insight Into Stranger]. Filippov A.F., ed. *Sotsiologicheskaya teoriya: istoriya, sovremennost, perspektivy* [Sociological Theory: History, Modernity, Prospects]. Saint Petersburg, Vladimir Dal Publ., 2008, pp. 9-14.

8. Karchagin E.V. *Spravedlivost: ponyatie, tsennost, norma* [Justice: Notion, Value, Norm]. Volgograd, VolgGASU Publ., 2013. 185 p.

9. Kuznetsov A.G., Shaytanova L.A. *Marshrutnoe taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti* [Route Taxis on the Crossroads of Justice's Regimes]. *Sotsiologiya vlasti*, 2014, no. 6-7 (1), pp. 137-150.

10. 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. Seriya 7, Filosofiya. Sotsiologiya i sotsialnye tekhnologii* [Science Journal of Volgograd State University. Philosophy. Sociology and Social Technologies], 2014, no. 4.

11. Latur B. *Ob interobyektivnosti* [On Interobjectivity]. Vakhshayn V., ed. *Sotsiologiya veshchey. Sbornik statey* [Sociology of Things. Collected Papers]. Moscow, Territoriya budushchego Publ., 2006, pp. 169-198.

12. Maklyuen G.M. *Ponimanie Media: Vneshnie rasshireniya cheloveka* [Understanding Media: The

External Extension of Man]. Moscow, Zhukovskiy: KANON-press-Ts Publ., Kuchkovo pole Publ., 2003. 464 p.

13. *Marshrutki Volgograda* [Route Taxis of Volgograd]. Available at: <http://www.taxi-34.ru/> (accessed August 30, 2014).

14. Merzlyakov R. Obyezda net. Terakt otrezal tret Volgograda ot tsivilizatsii [There is no Detour. Act of terrorism Cut off a Third of the Volgograd City]. *Argumenty i fakty*, 2013, October 22. Available at: <http://www.vlg.aif.ru/society/details/1006372> (accessed August 30, 2014).

15. Milgram S. Znakomyy neznakomets (k voprosu o gorodskoy anonimnosti) [The Familiar Stranger (On Urban Anonymity)]. *Ekspieriment v sotsialnoy psikhologii* [Experiment in Social Psychology]. Saint Petersburg, Piter Publ., 2000, pp. 75-77.

16. Park R. Kulturnyy konflikt i marginalnyy chelovek [Cultural Conflict and Marginal Man]. Park R. *Izbrannyye ocherki: Sbornik perevodov* [Selected Essay. Translations Collection]. Moscow, RAN INION Publ., 2011, pp. 236-240.

17. Polanyi K. Semantika ispolzovaniya deneg [The Semantics of Money Use]. Polanyi K. *Izbrannyye raboty* [Selected Works]. Moscow, Territoriya budushchego Publ., 2010, pp. 89-103.

18. Sivkov D. Yu. Immunitet v kamne: arkhitekturnaya teoriya Petera Sloterdajka [Immunity in the Stone: Peter Sloterdijk's Theory of Architecture]. *Sotsiologiya vlasti*, 2014, no. 2, pp. 39-55.

19. Urri Dzh. *Sotsiologiya za predelami obshchestva: vidy mobilnosti dlya XXI stoletiya* [Sociology Beyond Societies]. Moscow, HSE Publ., 2012. 336 p.

20. Urri Dzh. *Mobilnosti* [Mobility]. Moscow, Praxis Publ., 2012. 576 p.

21. Shchyuts A. Chuzhak: Sotsialno-psikhologicheskyy ocherk [The Stranger: An Essay on Social Psychology]. Shchyuts A. *Izbrannoe: Mir, svetyashchiysya smyslom* [Selected Papers: World Shining With Sense]. Moscow, ROSSPEN Publ., 2004, pp. 533-556.

22. Hoerish J. Versammlung und Zerstreuung: Personalisierung der Medien [Assembly and Distraction: Personalization of Media]. Hoerish J. *Gott, Geld, Medien. Studien zu den Medien, die die Welt im Innersten zusammenhalten* [God, Money, Media. Studies on the Medien that Hold the World Together at Heart]. Frankfurt am Mein, Suhrkamp, 2004, pp. 159-162.

23. Hoerish J. *Eine Geschichte der Medien. Von der Oblate zum Internet* [A History of the Media. From the Wafer to the Internet]. Frankfurt am Mein, Suhrkamp, 2004. 453 p.

24. Goffman E. *Relatons in Public: Microstudies of the Public Order*. New York, 1971. 396 p.

25. Kittler F. *Grammophon. Film. Typewriter*. Berlin, Brinkmann & Bose, 1986. 430 p.

26. Lofland L.H. *A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space*. New York, Basic Books, 1972. 223 p.

27. Morgan D. *Acquaintances: The Space between Intimates and Strangers*. New York, Open Universty Press, 2009. 139 p.

28. Studar G. "Be a Proud, Glorified Dreg": Class, Gender, and Frontier Democracy in Stagecoach. Grant B.K., ed. *John Ford's Stagecoach*. Cambridge, Cambridge University Press, 2003, pp. 132-157.

## MOBILIS IN MOBILI: FARE AND JUSTICE IN ROUTE TAXI

Sivkov Denis Yurievich

Candidate of Philosophical Sciences, Associate Professor, Department of Philosophy and Sociology, Volgograd Branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration [d.y.sivkov@gmail.com](mailto:d.y.sivkov@gmail.com)  
Gagarina St., 8, 400131 Volgograd, Russian Federation

**Abstract.** This article is devoted to the problem of justice in route taxis of Volgograd. This problem is discussed in frames of sociology of mobility. The subject of the article is a mobile community of strangers in route taxis. This community of strangers is constructed by means of media (mobilis in mobili) – different gadgets and money. The voyage represents an oscillation of a passenger between alienation and involvement. The involvement takes place when people keep watching over money in the process of fare. This article contains the ethnographical description of daily fare in Volgograd route taxis. At this, money is involved in moral order of justice or it even creates this order.

**Key words:** route taxis, Volgograd, mobility, everyday life, community of strangers, media, fair money.