



УДК 316.354
ББК 60.56

СОЦИАЛЬНАЯ ИСТОРИЯ МАРШРУТНЫХ ТАКСИ Г. ВОЛГОГРАДА: ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ СЛОВ И РАЗРЫВЫ ПРАКТИК ¹

Кузнецов Андрей Геннадиевич

Кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии,
Волгоградский государственный университет
andrey.kuznetsov.29@gmail.com
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

Шайтанова Людмила Андреевна

Магистрант кафедры социологии,
Волгоградский государственный университет
shaytanova@yandex.ru
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена социальной истории маршрутных такси Волгограда, выдержанной в духе Мишеля Фуко. Утверждается, что за поверхностным единством слова «маршрутка» скрывается гетерогенный ансамбль моральных порядков, технических артефактов, форм собственности и юридических статусов. История этого ансамбля отмечена разрывами между тремя социотехническими конфигурациями. Показывается как моральная и техническая гетерогенность этих конфигураций и разрывы между ними порождают чувство несправедливости и конфликтность, характерные для маршрутных такси сегодня.

Ключевые слова: маршрутное такси, маршрутка, общественный транспорт, социотехнический ансамбль, (не)справедливость, имплицитная инновация, Мишель Фуко, разрывы исторических практик.

Волгоград – один из самых протяженных городов России. Его длина составляет более 90 км вдоль реки Волги, а ширина – всего 8 км [14]. Эти географические особенности обусловили историческое преобладание в городе продольных связей над радиальными и сосредоточение большинства маршрутов городского пассажирского транспорта на одних и тех же участках дорожной сети [7, с. 57]. С одной стороны, территориально-сетевая конституция Волгограда делает его потенциально предрасположенным к ряду транспортных проблем (дорожные заторы, транспортная усталость, низкое качество перево-

зок), которые стали актуальными и обострились в постсоветский период с ростом автомобилизации. С другой стороны, в этих условиях стратегическое преимущество получает малогабаритный, быстрый, маневренный, приближенный по комфорту к легковому автомобилю общественный транспорт (далее – ОТ), каковым являются маршрутные такси (далее – МТ) [3, с. 50].

Появившись в качестве значимого элемента транспортной системы Волгограда в середине 1990-х, МТ изменили расстановку сил в этой системе на сегодняшний день. Это смещение баланса сил регистрируется как в

повседневном опыте горожан, так и в специальной литературе. По данным на 2012 г. в Волгограде существует около 190 маршрутов МТ, по которым курсирует 4 000 только официально зарегистрированных транспортных средств [6, с. 59]. Для сравнения, суммарное количество троллейбусных, трамвайных и автобусных маршрутов – 70, а транспортных единиц – 1 019, что почти вчетверо меньше МТ. Доля МТ в общем транспортном потоке на улицах города составляет 30–40 % [1, с. 104]. МТ не только дублируют маршруты муниципального ОТ, но и являются единственным видом транспорта, обеспечивающим сообщение на многих городских маршрутах. Везде, куда возит ОТ, можно доехать на МТ, но не наоборот. Эти факты говорят о том, что сегодня МТ занимают если не доминирующее, то по крайней мере ключевое место в рутинном функционировании транспортной системы Волгограда.

Однако МТ выделяются на фоне других видов ОТ не только этим. В повседневном обиходе любому жителю Волгограда очевидно и наблюдаемо различие между опытом мобильности в муниципальном ОТ (трамвай, троллейбус, автобус) и в МТ. Поездка в муниципальном ОТ, как правило, бесконфликтна, (субъективно) безопасна, эмоционально нейтральна, рутинна. Поездка в МТ – конфликтногенна, (субъективно) небезопасна, связана с эмоциональным напряжением и чувством несправедливости, которое подталкивает к спонтанной рефлексии о моральных и социотехнических принципах организации данного вида транспорта [2, с. 51; 17]. Эта тривиальная разница хорошо знакома рядовому пассажиру, но до недавнего времени она ускользала от внимания социальных исследователей [10, с. 141].

Данная статья призвана восполнить этот пробел и дать интерпретацию вышеобозначенному различию в свете социальной истории МТ в Волгограде. В социальной [23, р. 7] и технической [22 с. 46–47] литературе присутствуют тривиальные описания истории постсоветских МТ, связывающие появление последних с дерегуляцией в области пассажирских перевозок и неспособностью муниципального ОТ удовлетворить потребности населения. Эти описания неявно подразумевают консистентность фено-

мена МТ и его непрерывное развитие с позднесоветского времени до наших дней. Однако имеющиеся в нашем распоряжении данные² позволяют проблематизировать такой взгляд на историю этого городского ОТ и увидеть, что за поверхностным единством обиходного слова «маршрутка» кроется ансамбль разнородных моральных и технических порядков. Предлагаемое здесь социально-историческое повествование выдержано скорее в духе раннего Мишеля Фуко [19] и делает акцент не столько на преемственности практик, конституирующих порядок работы МТ, сколько на описании разрывов между ними, характеризующихся частичной (либо полной) заменой одного порядка другим [20, с. 185].

Имплицитная инновация ПАТП: «маршрутка» как режим работы муниципального автобуса. Появление первых МТ в Волгограде произошло в середине 1980-х и было во многом связано с недостатком поддержки муниципальных пассажирских автотранспортных предприятий (далее – ПАТП) со стороны государства. МТ стали тактикой выживания ПАТП в сложившихся условиях. *«Да и вообще те года были тяжелыми, это перестройка... разруха во всех автопарках. Государство денег не выделяло, это как я знаю, на развитие транспорта. Автобусы все сътались, нельзя было ничего сделать, все становилось хуже и хуже. Именно вот это вот и способствовало развитию маршруток»* (М., 41 год, водитель частного МТ с середины 1990-х гг. по настоящее время).

Поскольку первые МТ появились в муниципальных ПАТП, они работали по тем же правилам, что и другие автобусы. Об этом говорит ряд фактов:

1. «Маршрутки» работали на тех же маршрутах, что и рейсовые автобусы, у них не было собственных маршрутных линий. Микроавтобусы обслуживали короткие маршруты, автобусы большой вместимости – протяженные маршруты [13].

2. МТ, как и другие транспортные средства ПАТП, проходили строго соблюдаемую процедуру выпуска на линию.

3. Как и рейсовые, автобусы МТ имели точное расписание движения.

4. Неформальная коммуникация между водителями осуществлялась в свободное от

работы время. *«Был свой мирок в бригаде, своя взаимовыручка... Всегда помогут, что-то сделают. Или в семье какая-то беда, трагедия или радость...»* (М., возраст не указан, водитель муниципального МТ с 1987 по середину 1990-х гг.).

Вместе с тем МТ воплощали в себе попытки ПАТП выжить за счет ряда имплицитных социотехнических инноваций³, которые таили в себе аберрации советского автобусного этоса. Во-первых, МТ предполагали моральные «инновации» в виде отмены льгот и / или повышения тарифов в связи с нехваткой у ПАТП средств на содержание подвижного состава. «Маршрутки» были призваны сделать автобусный парк самокупаемым. *«Маршрутное такси подразумевало, что оно должно быть не дотируемое, а окупаемое. Все должно было быть включено... Этот вид перевозок должен был сам себя оправдывать. <...> Трамвай 3 копейки стоил, троллейбус 5 копеек стоил, автобус 6 копеек стоил, а так 15–20 копеек. Это гораздо было дороже... В то время была правильная ценовая политика – раз ты маршрутное такси, у тебя должно быть хотя бы 20 копеек»* (М., возраст не указан, водитель муниципального МТ с 1987 по середину 1990-х гг.).

Во-вторых, МТ вызвали к жизни новые практики как на стороне пассажиров («остановка по требованию», ««ловля» МТ»), так и на стороне водителей (совмещение функций кондуктора-контролера).

В-третьих, появление МТ ознаменовало рост технической гетерогенности автобусных линий. Одни и те же маршруты могли обслуживаться транспортными средствами разных типов. Убыль подвижного состава рейсовых автобусов компенсировалась заменой самокупаемыми МТ. «А почему все-таки АТП-4 заменило свои “Икарусы” на так называемые маршрутные такси, то есть автобусы другой модели и другого тарифа за проезд? Начальник службы движения этого предприятия В.Ю. Медведев объяснил это тем, что произошла естественная убыль венгерских автобусов, а машины отечественного производства, к сожалению, требуют эксплуатационных расходов совсем другого уровня. Поэтому у руководства автоколонны не было иного выхода, как поставить на линию маршрутки» [4].

В-четвертых, феномен МТ привел к росту моральной гетерогенности автобусной системы. С одной стороны, это выразилось в характерном словоупотреблении того периода. Выражение «маршрутное такси» применялось в этот период к автобусам и большой (Икарус 260, Икарус 280 [18]), и средней (ПАЗ 3205 [11]), и малой вместимости (РАФ 977, РАФ 22038 «Латвия» [12]). Потенциально любое транспортное средство могло стать МТ, что порождало ситуацию моральной неопределенности и, как следствие, – чувство несправедливости. ««На каком основании отменили льготы для ветеранов войны при проезде в автобусе № 46? Ведь это, можно сказать, городской маршрут», – возмущается ветеран ВОВ из Тракторозаводского района. Как сообщил директор ПАТП № 1, льготы не действуют при поездке в маршрутном такси, а дополнительный автобус “Икарус”, который запущен по этому маршруту, *оказывается, и есть то самое такси»* (курсив мой – Л.Ш.) [18].

С другой стороны, многие из устоявшихся формальных правил, зафиксированных в устных и письменных объявлениях в салоне, и неформальных норм поведения в муниципальных автобусах (уступать места пожилым и беременным женщинам, не прислоняться к дверям, не высовываться из окон, оплачивать проезд в течении одной остановки и т. д.) и, как следствие, наказания за их нарушения [5, с. 28] оказались неприменимы или неуместны в МТ, особенно если в качестве таковых функционировали микроавтобусы.

Таким образом, МТ 1980–1990-х были, прежде всего, автобусами различных моделей и тарифов за проезд, работавшими по правилам, установленным в ПАТП. Вопреки распространенному мнению, МТ в Волгограде возникли не в частном секторе, чтобы конкурировать с автобусами, трамваями и троллейбусами на уже существующих маршрутах и осуществлять пассажирские перевозки на новых направлениях, но внутри системы муниципального ОТ как тактика «выживания» ПАТП. Принимая во внимание, что в этот период МТ работали на тех же маршрутах, что и рейсовые автобусы, предполагали отмену льгот и другие тарифы за проезд и что слово «маршрутка» означало моральный статус транспортного средства независимо от его

технического типа, можно предположить, что МТ были скорее режимом функционирования муниципального автобуса, чем отдельным видом транспорта.

Частные маршрутные такси: разрыв с автобусными практиками и кооперативная конституция нового транспорта. С середины 1990-х гг. на улицах города начали появляться частные МТ, которые предполагали не только другую форму собственности, но и организационную, и оперативную обособленность. У МТ появились собственные маршруты, не только дублирующие линии муниципального ОТ, но и обслуживающие те направления, где перевозка ОТ ранее не осуществлялась. Кроме того, техническая гетерогенность на собственных линиях постепенно снижалась. К началу 2000-х в качестве МТ стали за редким исключением выступать микроавтобусы. Доминирующим транспортным средством стала модель ГАЗ-322122 («ГАЗель»).

Преимственность в словоупотреблении термина «маршрутка» скрывает историческую гетерогенность и прерывистость данного феномена. Закрепление этого изначально сугубо морального статуса за четко определенными техническими объектами – микроавтобусами – создает ложное ощущение будто бы этот термин всегда обозначал отдельный вид транспорта, и скрадывает моральную и техническую гетерогенность, к которой отсылало это слово в конце 1980-х – начале 1990-х годов.

Кроме того, поверхностная лингвистическая непрерывность склонна скрывать разрыв частных МТ с автобусным прошлым муниципальных МТ. Во-первых, маргинальная и во многом вынужденная для муниципальных ПАТП «инновация» – практика безльготного проезда – стала конститутивным элементом частных МТ.

Во-вторых, практика остановки по требованию была дополнена практикой остановки практически в любой точке маршрута, а не только на регламентированных остановках ОТ. Это небольшое дополнение породило целый комплекс других практик, связанных с посадкой и высадкой, и усложнило коммуникативную конституцию поездки в МТ.

В-третьих, самоорганизация водителей частных МТ отличалась от принципов организации коллектива водителей муниципального

ПАТП. Неформальные взаимодействия водителей стали частью работы на МТ. С одной стороны, это проявлялось в практиках кооперации: взаимопомощь водителей, доверие как основа сотрудничества, равное право голоса у всех членов маршрута. *«Раньше, когда начинали работать на маршрутах и 2–3 года уже отработавшие постоянно друг другу помогали... Когда машина сломалась, тебе даже позвонят ребята: “Сломалась у меня машина. Нужно притащить в гараж!” Бросаешь все и едешь выручать. Притащил в гараж, потом обратно выходишь на маршрут»* (М., 58 лет, водитель частного МТ с конца 1990-х гг. по настоящее время).

С другой стороны, кооперация на маршруте и усложнение системы перевозок частными МТ вызвали к жизни практики координации между водителями (жестовая коммуникация в процессе поездки, жестовая и вербальная коммуникация на светофоре, корректировка интервалов между машинами посредством мобильного телефона), отсутствовавшие в работе муниципальных МТ. *«...Когда уже “Газели” пошли, тогда пошли и знаки. Стоячие, там... [показывает жест] “вилы” – менты стоят... [показывает жест]. Нет, у нас этого не было»* (М., возраст не указан, водитель муниципального МТ с 1987 по середину 1990-х гг.). Эти практики позволяли координировать действия не только отдельных водителей, но и всего маршрута. *«...Кто-то “крик” дал по маршруту: “Давайте, все собираемся срочно”, и так – раз-раз – маршрут весь собрался, и начали переговаривать, как правильно сделать, как работать, как дальше жить»* (М., 41 год, водитель частного маршрутного такси с середины 1990-х гг. по настоящее время).

В-четвертых, кооперативная организация обусловила приоритет интересов водительского сообщества перед интересами пассажиров. В этом отношении частные МТ возникли как транспорт, ориентированный скорее не на потребителя, но на сообщество водителей-предпринимателей, действия которых представлялись единственно верными и неоспоримыми. В условиях постсоветской дерегуляции сектора пассажирских перевозок неформальные правила водительского кооператива стремились к тому, чтобы стать ядром морального порядка

работы МТ. При этом интересы сообщества водителей были не только важнее, но и нередко расходились с интересами широкой публики, которой предоставлялась услуга. «Набитый пассажирами как селедками в бочке, уже в начале пути автобус тормозил на каждой остановке... На возмущение “стоячих” пассажиров водитель раздраженно отвечал буквально следующее: “У меня тут 200 человек умещается!” А особо недовольных “одергивала” пара “братков” с передних сидений: “Чо, мужик, орешь?! Щас выведем!”» [21].

Таким образом, в истории МТ при переходе от муниципальной формы к частной наблюдались как преемственность практик (сохранение четко соблюдаемого расписания движения – время выпуска на линию было закреплено за определенным автомобилем), так и ряд сдвигов, а точнее разрывов, скрываемых под маской слова «маршрутка». Принципиальное различие между этими формами состоит в том, что если МТ конца 1980-х были по сути «коммерческой» ипостасью муниципальных автобусов, то МТ конца 1990-х были ближе к неформально организованным таксомоторным перевозкам. Если эффекты несправедливости и конфликтогенность муниципальных МТ были связаны с тем, что транспортные средства одного и того же технического типа могли иметь разный моральный статус, то эффекты несправедливости в частных МТ во многом обуславливались имплицитным конфликтом интересов водительского сообщества и пассажиров.

На данном этапе исследования невозможно достоверно определить, что именно привело к появлению частных и исчезновению муниципальных МТ. Следующее свидетельство проясняет этот вопрос лишь отчасти: «Было время, когда на многих городских автобусных маршрутах количество транспортных единиц было недостаточным. Городские власти, давая частникам карт-бланш, а Гострансинспекция – лицензии, надеялись тем самым разом снять все проблемы в сфере транспортных услуг» [21]. Можно предположить, что историческая ирония состоит в том, что практика безльготного проезда, введенная ПАТП для поддержки муниципальных автобусов, была подхвачена индивидуальными предпринимателями, легла в основу ново-

го вида транспорта (частных МТ), который стал Немезидой советской автобусной системы Волгограда.

Юридический разрыв: городские коммерческие автобусы под маской маршрутных такси. Дальнейшая история частных МТ связана с переходом от неформальных водительских кооперативов к формальным организациям-перевозчикам. Этот переход был обусловлен усилением государственного и муниципального регулирования пассажирских перевозок. В 2000 г. администрацией города было принято постановление [16], обязавшее индивидуальных водителей-предпринимателей объединяться в формальные организации для продления лицензии на пассажирские перевозки. *«Где-то в 1998–2000 годах городская администрация сказала нам, что с частными предпринимателями по отдельности не будут заключать договора: “Или создавайте организацию, или под кого-то уходите, под какую-то фирму”. Поэтому стали создаваться организации и один частник стал владельцем маршрута»* (М., 50 лет, водитель частного МТ с середины 1990-х гг. по 2000 г., в настоящее время имеет статус перевозчика).

Однако эти формальные преобразования имели содержательные последствия. В структуре компаний-перевозчиков сформировались «ядро» и «периферия». «Ядро» составили работающие в данной организации с момента ее основания, периферию – работники, «кочующие» с одного маршрута на другой. Вместе с тем, если приоритет интересов водительского сообщества перед интересами пассажиров остался, то практики кооперации перестали распространяться на всех членов маршрута. Так, с одной стороны, контроль за выпуском автомобилей на линию и завершением рабочего дня водителя зачастую начал осуществляться фиктивно: *«По идее, каждый вечер при заезде в парк я должен пройти механика, врача... Механика там нету. И перевозчика там нету, у которого я утром беру путевки. По закону – машину вечером мы должны сдавать под охрану»* (М., 43 года, водитель частного МТ с конца 1990-х по настоящее время, механик на автобазе МТ). С другой стороны, право голоса закрепилось за «ядром», взаимопомощь водителей

стала избирательной. *«Ну со своего маршрута еще могут кто-то остановиться помочь, но это в редком случае бывает такое... Вот старой закалки, которые работали и сейчас работают вместе, – эти могут все бросить и приехать помочь»* (М., 58 лет, водитель частного МТ с конца 90-х гг. по настоящее время).

В 2000 г. произошло еще одно важное событие. Маршрутные и легковые таксомоторы, в отличие от городского ОТ, не попали в перечень предприятий, имеющих право осуществлять «денежные расчеты с населением без применения контрольно-кассовых машин» [15]. Чтобы избежать расходов на установку в салоне кассового аппарата перевозчики начали перерегистрировать МТ в коммерческие автобусы: «Как и следовало ожидать, маршрутные такси Волгограда в данный момент активно перерегистрируются в коммерческие автобусы... Правда, “переквалифицировавшись” в городские коммерческие автобусы, маршрутные такси должны останавливаться на строго определенных остановках, а не “по требованию”» [9].

Кроме того, после 2000 г. продолжилось стирание оставшихся черт муниципальных МТ. Коммерческие автобусы окончательно отказались от понятия «расписание», заменив его «интервалом движения», варьирующимся от количества транспортных единиц на линии. Введение данной практики привело к тому, что право первоочередного выхода на линию получила любая машина, приехавшая на конечную раньше остальных, а не только определенная, как было до этого. *«Тогда было расписание. У каждой машины был свой выход. И никто на мой выход залезть не мог. Потому что это мое время было. А сейчас уже такого нету. Это все фиктивно расписание составляется. Допустим, на маршруте должно быть по расписанию 20 машин. А работает 30–40. И чтобы следить за интервалом, поставили диспетчеров. Мало машин – она [диспетчер] больше интервал между машинами дает. Меньше машин вышло в день – она больше между ними делает интервал»* (М., 43 года, водитель частного МТ с конца 1990-х гг. по настоящее время, механик на автобазе МТ).

Таким образом, реорганизация сети МТ породила новые разрывы с прошлым. Во-первых, в начале 2000-х, чтобы сохранить сложившийся в 1990-х комплекс транспортных практик и не устанавливать в салонах кассовые аппараты, МТ разрывают со своим прежним юридическим статусом. Теперь за словом «маршрутка» в формальном отношении скрываются «коммерческие маршрутные автобусы» [3, с. 50], а не маршрутные таксомоторы, как раньше. Во-вторых, вновь усилился рост технической гетерогенности. Сегодня на одном маршруте могут курсировать как «Газели» с максимальной вместимостью в 15 человек и запретом перевозки стоящих пассажиров, так и автобусы «Мерседес-Бенц Спринтер» (и их аналоги) с максимальной вместимостью 26 человек и возможностью провоза стоящих пассажиров. В-третьих, наблюдается рост и моральной гетерогенности. ИмPLICITные противоречия между неформальным моральным порядком сообщества водителей и формальными интересами пассажиров-потребителей сохраняются и конфликты в МТ рутинизируются [8]. Вместе с тем внутри этого сообщества обнаруживается напряжение между кооперативной и корпоративной водительскими культурами.

Закключение. Предложенный здесь очерк по социальной истории МТ позволяет обнаружить, что за поверхностным единством вернакулярного имени «маршрутка» скрывается гетерогенный ансамбль моральных порядков, технических артефактов, форм собственности и юридических статусов. История этого ансамбля отмечена разрывами между различными локально конституированными социотехническими конфигурациями, которые связаны между собой лишь частично. Первая конфигурация сформировалась на закате советской эпохи. Вопреки распространенному мнению МТ появились в Волгограде не как изобретение частного сектора, а как имплицитная социотехническая инновация ПАТП. В конце 1980-х слово «маршрутка» обозначало не отдельный вид транспорта, а безльготный режим работы муниципальных автобусов.

Вторая конфигурация сложилась в период государственной дерегуляции рынка пассажирских перевозок в 1990-х. Маргинальная для советского ОТ практика отмены льгот-

ного проезда выходит за рамки муниципальных предприятий, подхватывается индивидуальными предпринимателями и становится конститутивной для частных МТ. Последние обрастают новыми социотехническими элементами, разрывают с автобусными практиками и превращаются в самостоятельный вид ОТ. Складывается кооперативная культура водителей. На смену моральной амбивалентности муниципальных МТ приходит имплицитное напряжение между неформальной организацией водительского сообщества и интересами пассажиров.

Третья конфигурация возникает на рубеже 2000-х, когда МТ, чтобы остаться самими собой в практическом отношении, разорвали с прежним юридическим статусом. Теперь под маской все того же слова «маршрутка» скрываются скорее коммерческие маршрутные автобусы, а не маршрутные таксомоторы как в 1990-х. Помимо этого усложнилась моральная организация этого вида ОТ. Имплицитный конфликт между интересами сообщества перевозчиков и пассажиров рутинизировался и дополнился напряжением между кооперативной и корпоративной водительскими культурами.

Обозначенные выводы, разумеется, имеют предварительный и временный характер и требуют уточнения. Однако их дополнительной ценностью является то, что они позволяют расставить ориентиры для дальнейшего исследования, обоснованно вопрошать о пробелах на историческом портрете МТ, грубые черты которого нарисованы широкими мазками. Чем были «маршрутки» в перспективе ПАТП конца 1980-х и почему они отказались от этого режима работы автобусов в 1990-х? Каким образом практика безльготного проезда вышла за пределы муниципальных предприятий и была апроприирована индивидуальными водителями-предпринимателями? Почему ни в 1990-х, ни в 2000-х не возникли новые муниципальные предприятия, которые осуществляли бы массовые пассажирские перевозки маршрутными таксомоторами? Что позволило МТ разорвать с прежним юридическим статусом, но сохранить при этом практический порядок своей работы без изменений? На эти другие вопросы ответят дальнейшие исследования.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ 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).

² Эмпирической основой статьи стали данные, полученные в результате: 1) серии интервью по методу устной истории с водителями муниципальных и частных МТ (n = 7); 2) анализа публикаций в местной прессе с 1990 по 2005 гг.; 3) изучения нормативных документов, регулирующих работу МТ; 4) включенного наблюдения в салонах и на автобазе МТ, которое проводилось с сентября 2011 г. по июль 2013 г. и с февраля по октябрь 2014 г.

³ Понятие «имплицитной инновации» указывает на то, что действия ПАТП не были распознаны как инновационные (а скорее как вынужденные) ни самими историческими акторами, ни теми, кто наблюдал за ними со стороны (например, масс-медиа). «Инновационность» практики ПАТП становится заметной лишь в исторической перспективе и лишь при специальном исследовательском интересе. Термин «социотехнический» означает, что эмпирически социальные / моральные и технические изменения в результате этих инноваций неотделимы друг от друга и могут быть выделены лишь аналитически.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Атопов, В. И. Задача программно-целевой экологизации транспортной системы Волгограда / В. И. Атопов, В. В. Балакин // Вестник ВолгГАСУ. Серия «Строительство и архитектура». – 2007. – № 7 (26). – С. 103–111.
2. Байкулова, А. Н. Выбор разновидности типа общения как составляющая коммуникативной компетенции / А. Н. Байкулова // Известия Саратовского университета. Серия «Филология, журналистика». – 2012. – Вып. 1 (№ 12). – С. 50–59.
3. Белоусов, Ю. Н. Маршрутка на городской улице: развенчание мифов / Ю. Н. Белоусов // Транспорт Российской Федерации. – 2010. – № 5 (30). – С. 50–52.
4. Бобиченко, М. Метаморфоза с маршрутом / М. Бобиченко // Вечерний Волгоград. – 1995. – 21 марта.
5. Возьянов, А. «Производство пассажира» в советском транспорте 1960–1970-х гг.: техника тела и воспитание внимания / А. Возьянов // Конструирование «Советское»? Политическое сознание, повседневные практики, новые идентичности: материя-

лы научной конф. студентов и аспирантов, 20–21 апр. 2012 г. – СПб. : Изд-во Европ. ун-та в СПб., 2012. – С. 26–32.

6. Гудков, В. А. О целесообразности проведения комплексного обследования пассажиропотоков в г. Волгограде / В. А. Гудков, А. Б. Тарантул // Известия ВолгГТУ. Серия «Наземные транспортные системы». – 2012. – Вып. 5, № 2 (89). – С. 58–62.

7. Давиденко, А. С. Соответствие типа и количества автобусов пассажиропотоку на основных маршрутах г. Волгограда / А. С. Давиденко [и др.] // Известия ВолгГТУ. Серия «Наземные транспортные системы». – 2012. – Вып. 5, № 2 (89). – С. 56–58.

8. Доброскокина, М. Жизнь по законам маршрутки / М. Доброскокина // Волгоградская правда. – 2012. – 10 авг.

9. Калуженкова, У. У города на слуху / Калуженкова // Деловые вести. Волгоград. – 2000. – 29 авг.

10. Кузнецов, А. Г. Маршрутное такси на пересечении режимов справедливости / А. Г. Кузнецов, Л. А. Шайтанова // Социология власти. – 2013. – № 6–7. – С. 137–149.

11. Лесина, О. Красота как критерий надежности / О. Лесина // Волгоградская правда. – 2000. – 14 сент.

12. Максимова, Е. И куда-то все спешат такси? / Е. Максимова // Волгоградская правда. – 1999. – 21 дек.

13. Максимова, Н. Поехали! За сколько? / Н. Максимова // Городские вести. Волгоград. – 1991. – 12–18 апр.

14. Общая характеристика Волгограда / Волгоградский информационный портал. Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://infovolgograd.ru/society/peculiarity.htm>. – Загл. с экрана.

15. Перечень отдельных категорий организаций, предприятий, учреждений, их филиалов и других обособленных подразделений (в том числе физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования физического лица, в случае осуществления ими торговых операций или оказания услуг), которые в

силу специфики своей деятельности либо особенностей местонахождения могут осуществлять денежные расчеты с населением без применения контрольно-кассовых машин : (в ред. Постановлений Правительства РФ от 02.12.2000 № 917, от 08.08.2003 № 476, с изм., внесен. определением Верховного Суда РФ от 19.12.2002 № КАС 02-624) // В помощь бухгалтеру. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: <http://mvf.klerk.ru/kkt/pr745.htm>. – Загл. с экрана.

16. Постановление Администрации г. Волгограда от 26.01.2000 № 98 «О внесении изменений и дополнений в Положение о конкурсе на право обслуживания маршрута общего пользования», утвержденное Постановлением Главы Администрации Волгограда от 11.12.1998 № 1571 «О согласовании автобусных маршрутов и утверждении расписаний движения при организации автобусных пассажирских перевозок на территории Волгограда и пригородном сообщении» // Волгоградская область. – Электрон. текстовые дан. – Режим доступа: http://volgograd.news-city.info/docs/sistems1/dok_pegfxz.htm. – Загл. с экрана.

17. Симохина, Е. Надо не водителей маршруток защищать, а пассажиров от них // Комсомольская правда. Волгоград. – 2012. – 07 марта.

18. Такси не для льготников // Городские вести. Волгоград. – 1997. – 19 авг.

19. Фуко, М. Слова и вещи. Археология гуманитарных наук / М. Фуко. – М. : Прогресс, 1994. – 404 с.

20. Хархордин, О. Фуко: власть и практики / О. Хархордин, В. Волков // Теория практик. – СПб. : Изд-во Европ. ун-та в СПб., 2008. – С. 178–192.

21. Чернявская, С. Селетки в маршрутке, или Почему наши люди на такси ТАК ездят / С. Чернявская // Городские вести. Волгоград. – 1998. – 28 окт.

22. Ширяев, С. А. Маршрутное такси – панacea или катастрофа? / С. А. Ширяев [и др.] // Грузовое и пассажирское автохозяйство. – 2007. – № 11. – С. 45–48.

23. Wondra, N. The Marshrutka – An Overlooked Public Good? / N. Wondra // Russian Analytical Digest. – 2010. – № 89. – P. 5–9.

SOCIAL HISTORY OF MARSHRUTKAS IN VOLGOGRAD: CONSISTENCY OF WORDS AND RUPTURE OF PRACTICES

Kuznetsov Andrey Gennadievich

Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor, Department of Sociology,
Volgograd State University
andrey.kuznetsov.29@gmail.com
Prsp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

Shaytanova Lyudmila Andreevna

Master Student, Department of Sociology,
Volgograd State University
shaytanova@yandex.ru
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

Abstract. The article concerns a social history of marshrutkas in Volgograd in the spirit of Michel Foucault. It is argued that the superficial unity of the word “marshrutka” conceals a heterogeneous assemblage of moral orders, technical artifacts, forms of ownership and legal statuses. The history of this ensemble is marked by ruptures between three sociotechnical configurations. It is shown how moral and technical heterogeneity of these configurations and the gap between them lead to a feeling of injustice and conflicts characteristic of marshrutkas nowadays.

Key words: fixed-route collective taxi, marshrutkas, public transport, sociotechnical assemblage, (in)justice, implicit innovation, Michel Foucault, ruptures of historical practices.