



УДК 316.354
ББК 60.56

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ПУБЛИЧНОЕ ПРОСТРАНСТВО: ПРАКТИКИ ИЗБЕГАНИЯ И ВОВЛЕЧЕННОСТИ В МАРШРУТНЫХ ТАКСИ ¹

Дмитриева Юлия Вячеславовна

Студент кафедры социологии,
Волгоградский государственный университет
Dmitrieva.yv@mail.ru
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

Аннотация. Статья посвящена анализу социальных взаимодействий пассажиров в общественном транспорте г. Волгограда. Эмпирически работа опирается на данные включенных наблюдений, проведенных автором в салонах местных маршрутных такси. Теоретически работа следует интеракционистской традиции исследований публичных пространств. В символическом интеракционизме публичное пространство рассматривается как поле анонимной коммуникации, отличительными чертами которого являются практики избегания или абстрагирования. Результаты анализа показывают, что салоны маршрутных такси являются гибридным публично-приватным пространством, где практики избегания контактов соседствуют и сочетаются с практиками вовлечения в интерактивный процесс поездки.

Ключевые слова: маршрутное такси, маршрутка, общественный транспорт, символический интеракционизм, процесс избегания, вовлечение во взаимодействие, жесты.

Исследования публичных пространств в символическом интеракционизме. Проблематика взаимодействия в публичных местах является лейтмотивом исследований символического интеракционизма. В рамках данной интеллектуальной традиции публичные пространства рассматриваются как места, в которых человеку для успешного функционирования не обязательно вступать в коммуникацию с другими. Находясь в непосредственном физическом сопresутствии, то есть «лицом к лицу» [2, с. 25], люди могут не вступать во взаимодействия, так как в публичном пространстве человек находится непродолжительный промежуток времени. Хотя интеракции в таких пространствах происходят в режиме «лицом к лицу», они «являются безличными, поверхностными, переходящими и сегмен-

тарными» [1, с. 181]. Взаимодействия являются непродолжительными, возникают в момент непосредственного физического присутствия участников, и, как правило, заканчиваются сразу после того, как они покидают данное пространство. Взаимодействие «здесь и сейчас», в котором участвуют акторы, не отсылает к истории и опыту человека, что позволяет ему сохранить анонимность.

Общая теоретическая рамка исследования взаимодействий в публичных пространствах была предложена в работах одного из классиков символического интеракционизма Ирвинга Гофмана [2; 3; 9]. Описывая поведение людей в публичных местах, Гофман ввел понятие «гражданское невнимание», которое означает, что человек избегает взаимодействия, чтобы не вторгаться в личное простран-

ство другого [9]. Гражданское невнимание предполагает безучастность, основанную на вежливости по отношению к другим. Суть такого невнимания (или абстрагирования) кроется в желании сопричастующих участников ситуации сохранить «лицо» или в нежелании быть скомпрометированным или скомпрометировать кого-либо другого [3, с. 19]. Так люди, пишет Гофман, «могут на какое-то время милосердно отвернуться и не обращать внимание на поведение, чтобы дать ему (человеку) время взять себя в руки» [там же, с. 33–34].

По мере развития интеракционистской традиции общие теоретические положения Гофмана были конкретизированы в исследованиях более специфических разновидностей публичных пространств [7; 12]. Например, Сьюзи Скотт в своем исследовании социальной организации взаимодействий в общественных бассейнах, акцентирует внимание на нежелании людей вторгаться в личное пространство других. Посетители бассейна предстают «безучастными незнакомцами», предпочитающими игнорировать присутствие других [13, р. 131]. Абстрагирование достигается за счет соблюдения формальных и неформальных правил, существующих в публичном пространстве бассейна. Исполнение неформальных максим поведения: избегать зрительных контактов; занимать свободную плавательную дорожку; не допускать прикосновения к другим – позволяет человеку элиминировать количество контактов, сохраняя необходимую дистанцию [ibid, p. 128].

Таким образом, публичное пространство рассматривается в символическом интеракционизме как поле анонимной коммуникации, отличительными чертами которого являются «скрытость, индифферентность и безразличный вид» [1, с. 181]. Присутствие людей в публичных пространствах кратковременно, поскольку они являются лишь точками перехода [7, р. 94] или пунктами ожидания. По меткому замечанию Кейт Фокс, в публичном пространстве «мы пытаемся избежать осознания своего одиночества среди пугающей толпы незнакомцев, и сохранить чувство уединенности настолько это возможно, притворяясь, что нас не существует» [8, р. 53].

Общественный транспорт как публичное пространство. Салоны обществен-

ного транспорта (далее – ОТ) являются одним из видов публичного пространства. С одной стороны, для них характерны вышеописанные регулярности, обнаруженные интеракционистами. С другой – взаимодействия внутри мобильных капсул из стекла и стали обнаруживают собственную специфику, в связи с чем исследований ОТ, использующих интеракционистскую перспективу, становится все больше [4; 8; 10; 11].

Эстер Ким, анализируя поездки в рейсовых междугородних автобусах компании «Грейхаунд»², замечает, что пассажиры стремятся редуцировать возможность коммуникации, ограничивая другим доступ в окружающее их пространство [10]. Люди, путешествующие автобусами «Грейхаунд», разделяют ряд неформальных правил, следование которым позволяет им добиться социальной изоляции. Поскольку на автобусных билетах этой компании не указывается номер места, пассажиры самостоятельно занимают свободные сидения в салоне, расположенные рядами по два слева и справа от прохода в центре. В принципе любой пассажир может разместиться в салоне где ему угодно, однако на практике все следует имплицитному правилу: не занимать соседнее свободное место рядом с другим (то есть место в том же ряду и с той же стороны, где уже кто-то сидит), пока есть свободные пары сидений.

Однако для Ким несоциальное поведение уже не просто невнимание к другим, а комплекс активных действий по избеганию контактов, в которых нет места вежливости. Такой способ действия она называет «несоциальным транзитным поведением» [10, р. 267–268]. В отличие от других публичных мест избегание контактов в камерном пространстве салонов ОТ требует от пассажиров определенных усилий. Изоляция в свою очередь является социальным достижением. Она предстает следствием: а) усилий пассажиров по ограничению доступа в их личное пространство (например, они могут занимать соседнее место своими вещами, или производить впечатление «неприятного соседа» и т. д.); б) практик избегания коммуникации (чтение книги, перебирание вещей в сумке, демонстрация погруженности в себя, смотрение в окно).

Взаимодействия в маршрутных такси между избеганием и вовлечением. Данная статья посвящена анализу социальных взаимодействий в маршрутных такси (далее – МТ) г. Волгограда. МТ являются видом ОТ и, как следствие, рассматриваются здесь как еще одна специфическая разновидность публичного пространства. Поэтому интеллектуальные инструменты символического интеракционизма применимы для анализа взаимодействий в МТ. Кроме того, для них, в некоторой степени, должны быть справедливы наблюдения о практиках избегания. Однако случай волгоградских МТ³ интересен сразу по двум причинам. Во-первых, анализ взаимодействий в салонах МТ позволяет проследить практики социальной организации городских перемещений в отличие от междугородних путешествий, описанных Ким. Во-вторых, случай МТ позволяет исследовать не только локальное своеобразие процессов избегания, но и практики вовлечения, роль которых во взаимодействиях в публичных местах описана недостаточно. Далее предлагаются описание и анализ отношений двух этих практических комплексов, которые опираются на результаты включенного наблюдения, проводившегося автором в период с февраля по октябрь 2014 года.

Места избегания vs места вовлечения. Как и в других видах городского ОТ в МТ, пассажиры самостоятельно выбирают и занимают места в салоне. Однако места в салоне МТ требуют от пассажира разную степень интеракционной вовлеченности и предполагают различные возможности для избегания контактов. Поэтому расположение предпочитаемых пассажирами мест и сам процесс выбора этих мест являются важной частью социальной организации поездки в МТ.

Как правило, пассажиры склонны выбирать места с меньшей степенью вовлечения в процесс поездки и в большей степени позволяющие избегать контактов. Таковыми, прежде всего, являются места в кабине рядом с водителем, заняв одно из которых, пассажир ограждает себя от большей части взаимодействий, происходящих в салоне. Попытки водителей (в виде плотных занавесок между кабиной и салоном и / или музыки, достаточно громкой, чтобы не слышать разговоров в салоне, и в то же время слышать гром-

кие объявления остановок) компенсировать техническое решение, в результате которого кабина микроавтобуса (доминирующего транспортного средства в сети МТ) недостаточно отделена от салона, делают эти места еще более привлекательными для пассажиров. Сев в кабину, пассажир может наслаждаться тем уровнем социальной изоляции, которой достиг водитель.

Однако водители распространяют практики избегания и на тех, кто занимает или может занять место в кабине. Одним выражением этого являются многочисленные и разнообразные устные и письменные (объявления) замечания, призванные ограничить коммуникативное поведение сидящих «впереди». Вот одна из самых креативных и показательных формулировок подобного объявления: «Места для необеспеченных телефоном, молчаливых, мыслящих, блаженных». Вместе с тем водители могут полагаться не только на силу слов и знаков, но и на материальные объекты [5, с. 349], делегируя им задачу не допускать в (личное) пространство кабины пассажиров, пока водитель сам не посчитает это нужным. Распространена практика, когда водитель закрывает дверь в кабину и едет «в изоляции» до тех пор, пока не заполнится салон. Иногда водители отказываются открывать дверь в кабину, даже когда салон уже заполнился.

На остановке вошли две женщины. В салоне оставалось лишь одно свободное место. Оглядев салон, одна из женщин обратилась к водителю: «Ой, впереди место свободное есть. К вам можно вперед?» Водитель (грубо): «Впереди оплачено!». Неодобрительно посмотрев на водителя, женщина осталась стоять около двери» (наблюдение от 04.07.13, маршрут № 7к).

В салоне МТ наибольшие возможности для избегания контактов предоставляют места у окон и в задней части салона. Эти места позволяют читать, «погружаться» в гаджеты, слушать музыку в плеере, уходить в себя, спать, смотреть в окно и при этом не отвлекаться на происходящее в салоне, не нарушать неформальные правила социальной организации поездки в МТ и не опасаться за успешное завершение поездки (то есть своевременное достижение пункта назначения).

Наименьшей популярностью пользуются места, предполагающие высокую степень вовлеченности в процесс поездки. Таковыми, прежде всего, являются так называемые «места кондуктора». Поскольку в МТ нет кондуктора, пассажиры передают за проезд водителю. В виду малого размера салона микроавтобуса пассажиры, размещенные в средней и задней части салона, передают деньги через других пассажиров. В результате те, кто занимают сидения, расположенные в микроавтобусе сразу за спиной у водителя и развернутые «лицом» к салону, оказываются в положении ключевых посредников между водителем и салоном. Они оказываются интерактивно обязанными передавать деньги и сообщения от пассажиров к водителям и обратно, и потому другие могут вовлекать их в коммуникацию и взаимодействия во время поездки.

Однако ошибкой было бы полагать, что места предписывают пассажирам те или иные линии поведения. Места и пространственные конфигурации салонов МТ скорее создают условия, в которых избегание более вероятно и успешно, чем вовлечение и наоборот. Связь между избеганием / вовлечением и пространственным размещением в салоне МТ является одновременно результатом и индикатором социальной организации этой формы мобильности, и потому может быть изменена за счет интерактивных усилий участников поездки.

На конечной остановке в салоне МТ все места в салоне уже заняты. Свободны только три сидения за спиной водителя. Входит молодой человек и, не садясь, стоя около двери, рассматривает салон в поисках подходящего места. Не найдя ничего лучше, садится на свободное «место кондуктора». Передает за проезд, сразу надевает наушники и отворачивается в окно. Спустя несколько минут пассажиры, сидящие в конце салона, собрали деньги для оплаты проезда. Все деньги передали мужчине, который не стал просить отвернувшегося к окну молодого человека, а решил передать за проезд сам. Он встал со своего места, сел на сидение, находящееся рядом с молодым человеком, отдал деньги водителю, дождался сдачи и вернулся на свое место (наблюдение от 13.09.2014, маршрут № 36).

Салоны маршрутных такси: между публичным и приватным. Пассажиры МТ демонстрируют не только безучастное поведение, чтобы избежать контактов, но и «вежливое равнодушие», связанное с уважительным отношением к личному пространству других [11, р. 15]. Хотя для данного вида транспорта типичны ситуации, когда личное пространство пассажиров по тем или иным причинам нарушается другими, участники поездки всячески стараются не замечать этих нарушений. Тем самым они признают пространство салона МТ публичным.

В салоне нет свободных мест, три человека едут стоя. Женщина сидит на месте рядом с выходом. Около нее стоит молодая девушка и держится за поручень. Сумка девушки находится рядом с лицом сидящей женщины и иногда задевает ее голову. Все это время женщина, недовольная дискомфортом, бормочет что-то себе под нос и держит руку около лица, отодвигая сумку девушки. После того как девушка вышла, женщина жалуется сидящему рядом мужчине: «Она со своей сумкой!» Мужчина: «Ну, а почему [ты] не сказала ей, чтобы она убрала ее?» – «Ой, ей и так неудобно было стоя ехать» (наблюдение от 12.10.2014, маршрут № 260).

Однако эта ситуация содержит в себе не только признаки взаимодействия в публичных пространствах (вежливое невнимание к тому, что девушка вынужденно нарушает личное пространство женщины и доставляет ей дискомфорт), но и элементы того, чтобы Гофман назвал взаимодействием в «закулисной зоне» [2, с. 149]. После того, как девушка покидает сцену взаимодействия, женщина пренебрегает правилами публичных пространств и обсуждает с мужчиной ее поведение в приватном режиме, как если бы в салоне кроме них никого не было.

Таким образом, пассажиры, наблюдающие за взаимодействиями в салоне МТ со стороны, в течении одной поездки могут неожиданно оказаться и на сцене театра житейских драм, и за его кулисами. Учитывая описанные выше попытки участников поездки сделать публичное пространство салона приватным путем абстрагирования от других [10, р. 276], можно еще больше укрепиться в спра-

ведливости гипотезы, что МТ являются любопытным гибридом приватного и публично-го [4, с. 146].

Маршрутное такси: избегать нельзя, вовлекаться. Предложенное выше описание практик безучастного поведения как раз указывает на то, что в МТ успех одних в избегании контактов так или иначе подразумевает большее вовлечение во взаимодействия других. Например, стремление водителей минимизировать контакты с пассажирами (закрывание двери в кабину, объявления в салонах, призванные упреждать нежелательные ситуации и отвечать на часто задаваемые вопросы, игнорирование таких вопросов, отсутствие устных сообщений об остановках и т. д.) приводит к тому, что значительная часть интерактивной работы, необходимой для социальной организации поездки в МТ, переносится на плечи последних. Если пассажиру, занимающему «место кондуктора», удастся абстрагироваться от своих неформальных обязательств по передаче денег и сообщений водителю, кто-то другой все равно должен проделать эту интерактивную работу.

Эти наблюдения подчеркивают, что МТ – тот вид ОТ, нормальное функционирование которого предполагает выполнение участниками поездки большого (в сравнении с автобусами, трамваями и метро) объема интерактивной и интерпретативной работы [4]. Такие конститутивные черты МТ, как посадка / высадка пассажиров по требованию и вне регламентированных остановочных пунктов, дифференцированная тарификация проезда, большое количество маршрутов, тесное пространство салонов и т. д., делают необходимыми коммуникацию и взаимодействие между участниками поездки по поводу стоимости и оплаты проезда, места остановки, количества мест в салоне, достижения пункта назначения и т. д.

В частности, практика остановок по требованию сделала необходимым выработку механизмов коммуникации между потенциальным пассажиром на остановочном пункте и водителем в кабине микроавтобуса. На стороне пассажира таковыми стали жесты руки, поднимаемой параллельно земле (возможны различные вариации – выставление большого пальца вверх; взмахи рукой в воздухе), что-

бы сигнализировать водителю МТ о необходимости совершения остановки. На стороне водителя – жесты, сообщающие о количестве свободных мест в салоне или их отсутствии, условиях проезда («стоя») или конкретном месте остановки микроавтобуса («дальше»).

Жестовое взаимодействие, возникающее в процессе поездки, предполагает ассоциацию действий участников. Поскольку жест несет в себе набор ожидаемых ответных действий, то пассажир должен не только проинтерпретировать его, но и выбрать наиболее релевантный способ действий. Для успешного и неproblemатичного взаимодействия каждый пассажир, выражаясь в терминах Джорджа Герберта Мида, «должен принять установку сообщества» в отношении жеста [6, с. 175]. Таким сообществом являются пользователи МТ, а правильная интерпретация жестов, легитимных в данном коллективе, является одним из условий успешной поездки.

Молодой человек останавливает МТ. Водитель показывает ему жест «стоя» (указательный и средний пальцы выставлены вниз), означающий, что в салоне мест нет, но он может поехать стоя. Молодой человек продолжает держать руку. Водитель останавливает МТ. На входе в салон молодой человек замечает что свободных мест нет и, стоя на ступеньках, высказывает водителю: «Ну, что не сказали, что мест нет?» Водитель: «Что значит, не сказал? Я тебе показал, не видишь? Очки купи!» После этого молодой человек отказывается ехать, и выходит обратно на остановку (наблюдение от 25.08.2014, маршрут № 96).

Успешная поездка (своевременное достижение желаемого пункта назначения) возможна и без совершения пассажиром интерактивной и / или интерпретативной работы. Однако, как правило, это возможно лишь тогда, когда эту работу проделали другие.

Женщина в салоне объявляется остановку: «На Северном, пожалуйста, остановите!». Сразу после этого другая женщина начинает поправлять сумку и застегивать куртку. Никто больше не делает заметных движений. МТ останавливается, обе женщины выходят. Водитель начинает отъезжать от остановки и одно-

временно закрывать дверь. В тот момент, когда дверь была уже наполовину закрыта, из салона выбегает девушка, которая всю поездку слушала музыку в плеере и спала (наблюдение от 03.10.2014, маршрут № 36).

Эту ситуация также позволяет обратить внимание на риски и последствия избегания (а точнее не-вовлечения) в таком интерактивно и коммуникативно емком транспорте как МТ. Во-первых, для пассажиров, увлекшихся практиками абстрагирования, существует риск снижения успешности поездки. Во-вторых, для водителей и пассажиров существует риск избыточной коммуникации. Пассажиры, успешно абстрагировавшиеся от процесса поездки, могут дублировать объявления остановок или вынуждать других повторять сообщения для водителя при передаче денег.

Ситуации, когда пассажиры, стараясь избегать контактов, самостоятельно совершают действия, не прибегая к взаимодействию с другими, редки, заметны и подвергаются непосредственной рефлексии со стороны участников поездки.

В салон заходят молодой человек и девушка. Они занимают свободные места в конце салона. Чтобы оплатить проезд, молодой человек встает со своего места и самостоятельно отдает деньги водителю. Дождавшись сдачи, он возвращается на свое место, после чего девушка спрашивает: «Ты чего передать не мог?» – «Ой, я что, сам не могу передать? Что их трогать?» (наблюдение от 02.07.2014, маршрут № 39).

Такие исключения лишь подчеркивают правила, лежащие в основании социальной организации поездки в МТ. Порядок поездки в МТ не просто предполагает, но во многих случаях требует от пассажиров интерактивного вовлечения в процесс перемещения по городу. Чтобы достичь желаемого пункта назначения, пассажир может столкнуться с необходимостью разрешать проблематичные ситуации (например, спрашивать у других пассажиров, скоро ли его остановка; узнавать у водителя, сколько стоит проезд; проверять местоположения МТ, чтобы не проехать нужную остановку). Поездки в МТ «крайне событийны, они требуют от нас предельного внимания и интереса к происходя-

щему вокруг (иначе мы рискует согнуть по пути), каждый ход в них несет информацию о способе и направлении дальнейшего движения» [4, с. 141].

Заключение. В волгоградских МТ (как и в рейсовых автобусах «Грейхаунд», описанных Ким) пассажиры практикуют абстрагирование от ситуации и избегание контактов. Хотя эти практики укладываются в общую логику процесса избегания в публичных пространствах, они обладают собственным своеобразием. Социотехнический ансамбль МТ подразумевает, что кабина микроавтобуса не изолирована конструкционно. В связи с этим водители МТ разделяют общее пространство с пассажирами и потому (в отличие от водителей автобусов «Грейхаунд») наравне с ними вынуждены предпринимать активные усилия для достижения социальной изоляции. Пассажиры, успешно абстрагирующиеся от ситуации поездки, тем не менее, сталкиваются с рисками неуспешной мобильности, поскольку МТ – транспорт не только предполагающий, но и требующий интерактивного и коммуникативного вовлечения в процесс поездки. Таким образом, в МТ практики избегания контактов соседствуют с практиками вовлечения во взаимодействия, необходимые для успешной поездки, а компетентные пассажиры этого вида транспорта искусно переключаются между двумя режимами действия.

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 «Грейхаунд» – крупнейшая компания, осуществляющая междугородние автобусные перевозки в США и Канаде. Билеты на автобусы продаются через систему предварительного бронирования. В салоне автобусов 50–55 посадочных мест, количество рядов сокращено для увеличения свободного пространства в салоне.

³ Данная статья посвящена анализу локальной социальной конфигурации МТ в Волгограде. Описанный социальный порядок функциониро-

вания волгоградских МТ может быть нерелевантен для социальной организации этого же вида транспорта в другом городе. В дальнейшем изложении словосочетание «маршрутные такси» (МТ) будет означать исключительно «волгоградские маршрутные такси».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Вирт, Л. Урбанизм как образ жизни / Л. Вирт // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. – 1997. – № 3 (11). – С. 169–196.
2. Гофман, И. Представление себя другим в повседневной жизни / И. Гофман. – М. : КАНОН-пресс-Ц, 2000. – 304 с.
3. Гофман, И. Ритуал взаимодействия: Очерки взаимодействия лицом к лицу / И. Гофман. – М. : Смысл, 2009. – 319 с.
4. Кузнецов, А. Г. Маршрутное такси на пересечении режимов справедливости / А. Г. Кузнецов, Л. А. Шайтанова // Социология власти. – 2013. – № 6–7. – С. 137–149.
5. Латур, Б. Когда вещи дают отпор: возможный вклад «исследований науки» в общественные науки / Б. Латур // Социология вещей : сб. ст. – М. : Территория будущего, 2006. – С. 342–362.

6. Мид, Дж. Г. Разум, Я и общество / Дж. Г. Мид // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. – 1997. – № 2 (11). – С. 164–178.

7. Auge, M. Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity / M. Auge. – L. ; N. Y. : Verso, 1995. – 122 p.

8. Fox, K. Watching the English: The Hidden Rules of English Behavior / K. Fox. – L. : Hodder and Stoughton, 2004. – 157 p.

9. Goffman, E. Behavior in Public Place: Notes on the Social Organization of Gatherings / E. Goffman. – N. Y. : Free Press, 1963. – 248 p.

10. Kim, E. Nonsocial Transient Behavior: Disengagement on the Greyhound bus / E. Kim // Symbolic Interaction. – 2012. – Vol. 35, № 3. – P. 267–283.

11. Laurier, E. Driving and “Passengering”: Notes on the Ordinary Organization of Car Travel / E. Laurier, H. Lorimer, A. Noble // Mobilities. – 2008. – Vol. 3, № 1. – P. 1–23.

12. Lipset, D. Vehicles. Cars, Canoes and other Metaphors of Moral Imagination / D. Lipset, R. Handler. – N. Y. : Berghahn books, 2014. – 224 p.

13. Scott, S. Recloning the Emperor: the Swimming Pool as a Negotiated order / S. Scott // Symbolic Interaction. – 2009. – Vol. 32, № 2. – P. 123–145.

PUBLIC TRANSPORT AS A PUBLIC SPACE: PRACTICES OF AVOIDANCE AND INVOLVEMENT IN MARSHRUTKAS

Dmitrieva Yuliya Vyacheslavovna

Student, Department of Sociology,
Volgograd State University
Dmitrieva.yv@mail.ru
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

Abstract. The article focuses on the analysis of the social interaction of passengers in public transport in Volgograd. Empirical work based on data of participant observations made by the author in the cabins of local marshrutkas. Theoretically the work follows the interaction tradition of researches of public places. In symbolic interactionism public space is considered as a field of anonymous communications, whose hallmarks are practices of avoidance and abstraction. The results of analysis show that marshrutkas cabins are a hybrid public-private space, where practices of avoidance adjoin and combine with practices of involvement in the interactive process of the trip.

Key words: fixed-route collective taxi, marshrutkas, public transport, symbolic interactionism, avoidance process, involvement, gestures.