



УДК 316.354  
ББК 60.56

## СОЦИАЛЬНАЯ ТОПОЛОГИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: ТЕРРИТОРИЯ, СЕТИ, ПОТОКИ (случай г. Волгограда) <sup>1</sup>

Шайтанова Людмила Андреевна

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

**Ключевые слова:** маршрутное такси, маршрутка, общественный транспорт, акторно-сетевая теория, парадигма мобильностей, справедливость.

Современное городское сообщество неразрывно связано с пространственной мобильностью: в течение дня жители города передвигаются между зонами отдыха, работы и проживания. Многообразные транспортные системы считаются одними из основных связей, образующих город. Их можно считать важнейшими для воспроизводства бесперебойного ритма жизни современных городов. Одной из самых популярных транспортных систем Волгограда является сеть маршрутных такси (далее – МТ), которая охватывает все участки городского пространства, позволяя, в отличие от других видов городского общественного транспорта (далее – ОТ), добраться практически до любой точки города. При этом для МТ, в отличие от других видов ОТ, характерны регулярные эмоциональные конфликты и споры, хорошо знакомые рядовому пользователю, но до недавнего времени ускользавшие от внимания социальных аналитиков. Предметом конфликтов могут быть разнообразные ситуации и действия участников поездки. Участниками конфликтных ситуаций в МТ могут быть как пассажиры, так и водители.

Таким образом, актуальность темы базируется на объяснении причин, по которым

современные МТ воспринимаются как конфликтогенный и недоброжелательный объект. В связи с этим, представляется логичным, с практической точки зрения, изучить специфику работы сети МТ в городе Волгограде. С научной точки зрения, при учете данных, полученных в ходе эмпирического исследования, представляется логичным, изучить современные маршрутные такси с точки зрения таких концепций, как социология мобильностей (Дж. Урри), социальная топология (Дж. Ло) и социология критической способности (Л. Тевено, Л. Болтански).

Рассуждая о причинах конфликтности с точки зрения данных направлений, необходимо учитывать наличие как технического (многообразные транспортные средства с различной конфигурацией салонов), так и морального порядка (совокупность практик и тактик поведения), переплетенных в пространстве МТ. Если принять данную позицию, то вскрывается противоречие: если первые конфликты, возникающие во время передвижения в МТ, были связаны с наличием различных и противоречивых моральных и технических порядков (если мы сравниваем муниципальный автобус и МТ), каким-то образом сочетаемых в одной транспортной системе, по-

чему эти конфликты и споры не исчерпали себя, когда МТ выделилось в отдельную транспортную систему?

Можно предположить, что сохранение проблем связано, во-первых, со спецификой выделения МТ в обособленную транспортную систему, во-вторых, с появлением гибкости у современной системы МТ, которая выражается в сочетании характеристик объектов различных форм пространственностей [1]: пространства сетей, потоков и регионов. Тогда МТ выступает крайне нестабилизированной техникой, обладающей, в одних ситуациях, больше свойствами сетевого пространства, нежели текучего, а в других – наоборот. Так, возникают следующие исследовательские вопросы: как произошел переход от переплетения противоречивых моральных и технических порядков к возникновению гибкости? Как эта гибкость соотносится с тем моральным и техническим порядком, существующим в МТ сегодня? Как соотносятся друг с другом современные моральный и технический порядки?

**Объект исследования** – социотехническая система маршрутных такси г. Волгограда.

**Предмет исследования** – социальная топология маршрутных такси г. Волгограда.

**Цель исследования** – выявить характерные черты социальной топологии данного вида транспорта в г. Волгограде.

Для достижения цели исследования необходимо решить ряд **задач**:

1. Выяснить специфику становления и развития сети МТ в г. Волгограде.

2. Изучить переход от множества моральных и технических порядков к единым для современной сети МТ.

3. Описать современные МТ с позиции социальной топологии.

4. Выявить признаки МТ как гибкого объекта.

5. Определить как в МТ сочетаются черты объектов различных форм пространственностей.

#### **Методы исследования:**

1. Этнографическое наблюдение МТ.

2. Глубинное интервью с водителями муниципальных и частных МТ, а также с перевозчиками.

3. Анализ нормативных документов, регулирующих работу МТ.

Анализ публикаций в местной прессе с 1990-х гг. по настоящее время.

#### **ПРИМЕЧАНИЕ**

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

#### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Ло, Дж. Объекты и пространства / Дж. Ло // Социология вещей : сб. ст. / под ред. В. Вахштайна. – М. : Издат. дом «Территория будущего», 2006. – С. 223–244.

## **SOCIAL TOPOLOGY OF PUBLIC TRANSPORT: TERRITORY, NETWORKS, FLUIDS (Based on a Case in Volgograd)**

**Shaytanova Lyudmila Andreevna**

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

**Key words:** marshrutkas, public transportation, actor-network theory, paradigm of mobilities, justice.