

- Paules* 1991 – *Paules G. F.* Dishing It Out: Power and Resistance Among Waitresses in a New Jersey Restaurant. Philadelphia: Temple University Press, 1991.
- Roy* 1953 – *Roy D.* Work Satisfaction and Social Reward in Quota Achievement // *American Sociological Review* 18. P. 507–514.
- Sallaz* 2002 – *Sallaz J.* The House Rules: Autonomy and Interests Among Service Workers in the Contemporary Casino Industry // *Work and Occupations*. 2002. Vol. 29 (4). P. 394–427.
- Salzinger* 1991 – *Salzinger L.* A Maid by any Other Name: The Transformation of "Dirty Work" by Central American Immigrants // *Michael Burawoy et al.* Ethnography Unbound: Power and Resistance in the Modern Metropolis. Berkeley: University of California Press, 1991.
- Shamir* 1980 – *Shamir B.* Between Service and Servility: Role Conflict in Subordinate Service Roles // *Human Relations*. 1980. Vol. 33 (10). P. 741–756.
- Sharone* 2004 – *Sharone O.* Engineering Overwork: Bell Curve Management at a High-Tech Firm // *Re-thinking Time and Work*, eds. Cynthia Fuchs Epstein and Arne Kalleberg. N.Y.: Russell Sage, 2004.
- Sherman* 2007 – *Sherman R.* Class Acts: Service and Inequality in Luxury Hotels. University of California Press, 2007.
- Soares* 2001 – *Soares A.* Silent Rebellions in the Capitalist Paradise: A Brazil-Quebec Comparison // *The Critical Study of Work: Labor, Technology, and Global Production* / Eds. R. Baldoz, Ch. Koeber, Ph. Kraft. Philadelphia: Temple University Press, 2001.
- Spradley, Mann* 1975 – *Spradley J., Mann B.* The Cocktail Waitress: Woman's Work in a Man's World. N.Y.: Alfred A. Knopf, 1975.
- Tannock* 2001 – *Tannock St.* Youth at Work: The Unionized Fast-food and Grocery Workplace. Philadelphia: Temple University Press, 2001.
- Whyte* 1948 – *Whyte W. F.* Human Relations in the Restaurant Industry. N.Y.: McGraw-Hill, 1948.
- Whyte* 1955 – *Whyte W. F.* Money and Motivation. N.Y.: Harper & Brothers, 1955.
- Wilk* 2005 – *Wilk D. L.* Cliff Dwellers: Modern Service in New York City, 1800–1945. Ph.D. dissertation, Department of History, Duke University, 2005.
- Zelizer* 1997 – *Zelizer V.* The Social Meaning of Money. Princeton: Princeton University Press, 1997.

Перевод с английского Я. Курсанова под редакцией Е.Р. Ярской-Смирновой

ЭО, 2008 г., № 5

© Н. В. Сорокина

**"ДЕСЯТЬ МИНУТ СТРАХА – И ВЫ ДОМА!":
ПОВСЕДНЕВНОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ
ГОРОДСКИХ МАРШРУТОК**

Статья посвящена раскрытию повседневного мира профессиональных водителей "маршруток", состоящего из рутинных практик в контексте трудовых и социально-экономических отношений. В ней используются материалы интервью с водителями, case-study на одном из маршрутов г. Саратова в 2007 г. Помимо интервью с водителями проводились беседы с пассажирами. Я активно включалась с разговоры, возникающие по ходу поездки, изучала надписи, внутреннее убранство и внешние обрамления машины, различные документы (графики-схемы, объявления). Методологией исследования служит этнография профессии, ориентирующая внимание на жизненный мир профессиональной субкультуры с воспроизводящимися в нем социальными и экономическими отношениями, системой статусов, стилями поведения, атрибутами вожде-

ния, неформальными правилами и официальными нормами. В центре внимания – профессия "маршрутника" в контексте экономических условий и профессиональных рисков повседневности.

"Маршрутка" как транспортная услуга: деньги и доверие

Сокращение общественного транспорта в российских городах в 1990-е годы было обусловлено недостаточным финансированием муниципальных транспортных предприятий. С середины 1990-х годов начинается выпуск и эксплуатация в ряде городов России микроавтобусов марки ГАЗ-32213 (пассажирских автомобилей, рассчитанных на 13–14 мест, марки "Газель" из спектра коммерческих автомобилей "Группы ГАЗ"). Вторжение маршруток в мир городского транспорта связано с периодом политических, социальных, экономических изменений¹.

Вследствие старения автобусов, троллейбусов и трамваев, сложностей содержания автопарков (обновления и содержания транспортных средств из-за слабой финансовой поддержки государства) маршрутные такси оказались для многих людей востребованным транспортным решением. Они обладают рядом отличительных особенностей на фоне иных видов общественного транспорта. Достаточная комфортабельность салона, демократичность цены за проезд привлекательны для граждан со средним уровнем заработка. Быстрота передвижений превосходит троллейбусы, автобусы, трамваи, несколько уступая лишь такси на линейке транспортной иерархии. Ситуативная маневренность, благодаря которой при наличии заторов движения, перекрытий дорожного полотна и иных препятствий, водитель маршрутки вправе скорректировать направление пути. Удобство состоит и в остановках по требованию пассажира.

Исследование сообщества профессиональных водителей маршрутных такси ориентирует нас на два аспекта: формальную и неформальную сторону экономики. В маршрутке воспроизводятся ставшие привычными экономические отношения: обмен услуги на деньги между водителем и пассажиром. В нашем *кейс стади* транспортная услуга производится в рамках частного предприятия, владеющего автомобилями "Газель". Поиск водителей осуществляется работодателем (хозяином автомобиля). Основные требования, предъявляемые при приеме на маршрут, "знаки" квалификации – это документы, содержащие информацию, которой можно доверять, например, права категории "С" или заключение медицинской комиссии, а также характеристика с предыдущего места работы. Бывает, что водителя нанимают по рекомендации знакомых. Главные положительные характеристики здесь – пунктуальность, исполнительность, отсутствие затяжных прогулов, бережное отношение к автомобилю. Все показатели, позволяющие максимально сократить финансовые потери, которые возможны при полупустых пассажирских салонах, и лишние траты на ремонт неаккуратно эксплуатируемой маршрутки отражают потенциальную экономическую выгоду для хозяина "Газели".

Профессия дает человеку возможность исполнения квалифицированной трудовой деятельности, где машина выступает как инструмент труда, а организация создает условия для его осуществления, беря на себя вопросы по технологическому обслуживанию (ТО) автомобиля. В ТО входит ежедневный утренний контрольный осмотр, например, проверка ручного тормоза, а также проводится ежемесячная диагностика технического состояния машины, чтобы предупредить возможные поломки или нейтрализовать существующие. Осмотр производится за счет организации, ремонт оплачивается хозяином маршрутки. Бывает, что на фоне участвовавших ремонтов работ-

датель обвиняет водителя в некорректной эксплуатации машины. Для разрешения конфликта обе стороны принимают участие в устранении неполадок. Обеими сторонами ценится бережное и ответственное отношение к машине:

"Это он [водитель] болеть душой должен за работу, относиться к чужому как к своему, пользоваться аккуратно, дороги там, ямы объезжать, но это, как на заводах работают, – на оборудовании, в фирмах на компьютерах, – все ж не твое, у себя по-другому" (ПМА 1: 3).

Маршрутки включены в рамки официального сектора экономики, в зарегистрированную предпринимательскую деятельность, облагаемую налогом. Официально рабочий день насчитывает 8 час., заработная плата рассчитывается исходя из количества проданных пассажирам билетов, которые приобретаются владельцами "Газелей" в организации.

"Маршрутчик", далеко не всегда "обилечивая" каждого пассажира, ездит по 12 час. в сутки, а то и больше: *"В пять утра отмечаюсь в [название организации] и до девяти точно откатываю"* (ПМА 1: 3). Водители уклоняются от строгого соответствия официальным инструкциям, указывающим на такие стандарты, как количество рабочих часов, технологическое состояние автомобиля, обязательная выдача проездных билетов, место стоянки машины, маршрутный график. Деньги, передаваемые за проезд без получения билета (и, как следствие, прибыль, не облагаемая налогом), являются уже легитимными с общественного согласия, признаваясь в контексте данной системы взаимодействия индивидов. Все участники экономических отношений (водитель, пассажиры и, возможно, владелец "Газели") негласно принимают и оправдывают данный неформальный порядок.

Между ними как бы существует негласная договоренность, воспроизводящаяся по "радиусу доверия" (*Веселов и др.* 2004: 29), т. е. в среде взаимодействия различных социальных групп, где установлены доверительные отношения. Водитель доверяется пассажирам, в числе которых может быть человек из службы контроля, тем самым вступая на путь неопределенности развития событий: если не будет представителя из контрольной службы, то не будет и штрафа за провоз безбилетных или стоящих в салоне пассажиров; оштрафует дорожно-постовая служба за присутствие пассажира, оставшегося без места; найдется клиент, который позвонит в контрольную службу, пожаловавшись на не удовлетворившее его качество проезда, и так далее. Постоянно находясь на грани риска, водители продолжают воссоздавать устоявшиеся с пассажирами традиции доверия, ведь "в современных обществах отношения доверия покоятся на экономическом основании, то есть рыночная система хозяйствования воспроизводит соответствующий тип морали, социальных отношений и доверия" (Гам же).

В маршрутке происходит обмен водительской услуги на товар "фиктивного характера", "современные деньги – знаки покупательной силы в чистом виде" (*Поланьи* 1944: 13). Профессиональный водитель, обладая навыками вождения и документами, подтверждающими квалификацию, имеет возможность получения денег за свой труд. Таким образом, каждодневные рутинные действия по управлению транспортным средством, сопровождающиеся рядом обязанностей и регулирующих правил, становятся элементом экономической системы.

В начале нашей беседы с водителем мужчина, стоявший неподалеку и оказавшийся знакомым владельца автомобиля, бросил в нашу сторону непонятную фразу: *«Они на этих "Газельках" дом выстроили»*. Оказалось, речь шла о случаях, известных обеим сторонам (хозяину авто и исполнителю труда – водителю). Негласно одобряемые, не замечаемые практики использования "Газели" вне рабочего времени или парковка ав-

то около дома водителя, присутствие рядом с водителем пассажира, "прокатывающего по несколько кругов", и другие подобные ситуации не являются секретом, но считаются закрытыми темами. Водители пользуются имеющимися бонусами, владельцы маршруток закрывают на это глаза, делая скидку за их *"работу адовую"* (слова хозяйна "Газели").

Профессия водителей маршруток полна потенциальных рисков. Возможные технические неисправности, угроза аварийных столкновений, контроль дорожно-постовых служб сплетены с водительским соблазном получить большой заработок, приняв на борт "лишних" пассажиров, получив деньги без предоставления билета, продлив рабочий день, избежав контрольных санкций.

Пассажиры являются потребителями услуг маршрута. Часть из них принадлежит к числу постоянных пользователей, т. е. людей, которые в силу территориального расположения их дома, работы, учебы каждый будний день примерно в одно и то же время садятся на сиденья "Газели" с одним и тем же номером маршрута. Эти пассажиры вне зависимости от удовлетворенности услугой пользуются ею регулярно и, как правило, не жалуются в контролирующие органы в связи с превышением скорости или курением водителя в салоне. В час-пик на конечных остановках выстраивается очередь из таких постоянных клиентов, и здесь разворачивается драма водительского выбора. Естественно, что посадить в салон больше людей, чем предусмотрено количеством пассажирских мест, водитель не имеет права, за это нарушение грозят санкции контролирующей службы. Но пассажиры *"просят, чуть ли не умоляют. Сажая, куда деваться. Вижу, что никак не уедет, в салоне там присядет как-нибудь, вроде не видно"* (ПМА 1: 4).

Делая выбор в пользу пассажира, водитель идет на заведомо известный риск, в то же время получая дополнительную материальную выгоду и моральную сатисфакцию в виде благодарности от пассажиров. Такой каждодневный выбор становится определенным неформальным кодексом, установившимся в сфере человеческих отношений с клиентами, коллегами-водителями и владельцем "Газели" и вступающим в некоторые противоречия со служебными инструкциями, запрещающими курение на рабочем месте, изменение маршрута, передвижение со скоростью более 40 км в час и перевозку стоящих пассажиров.

Водительские стратегии по перевозке пассажиров отличаются друг от друга, принося кому-то из коллег больший, а кому-то меньший доход, но есть целый ряд общих правил транспортного обслуживания и условий организации водительского труда. График работы неустойчивый: водитель обычно работает два дня, а день отдыхает, или три дня подряд могут быть рабочими, а один-два – выходными; так что в месяц получается примерно 21 рабочий день. Официальная средняя заработная плата водителя маршрутки в 2007 – первой половине 2008 г. составляла от 8400 до 10 500 руб. в месяц. Для сравнения: в Саратове на тот же период зарплата занятых на рабочих профессиях, не требующих высшего образования (фрезеровщик, слесарь на заводе), составляла в среднем 10 тыс. руб. в месяц.

Заработная плата зависит от востребованности маршрута и дня недели: в среднем обычно получают 400–500 руб., а в "хороший день" доходит и до 1000–1500 руб. – если наполняемость салона в течение дня плотная, *"машин мало на линии, пробок нет, кругов больше делаешь"*, не штрафуют. Штрафы платит либо водитель – за не пристегнутые у водителя ремни безопасности, за "стоячего" пассажира, либо сам хозяин – за технические неисправности, лишнюю тонировку, в общем, за несоответствие официальным требованиям.

Формально заработная плата водителя рассчитывается из расчета проданных билетов: чем больше пассажиров приобрели талоны, тем выше официальная зарплата, проценты с которой уходят на оплату налогов, что отнюдь не выгодно для владельца "Газели". Поэтому в 1990-е годы мы могли повсеместно наблюдать неформально санкционированный всеми сторонами проезд без талонов. Впрочем, сейчас такие практики становятся более редкими из-за ужесточения контроля. От количества *"кругов, сделанных по маршруту"*, может зависеть то, сколько пассажиров посетят салон и заплатят водителю; как правило, *"больше накатаешь, больше получишь"*. В течение дня интервалы "ездок" контролируют диспетчеры, назначенные от организации. В отсутствие диспетчера "маршрутчики" получают возможность самостоятельного координирования собственных поездок для получения выручки, которая в этом случае становится не "белой", а "серой".

На одной машине могут работать по два водителя, меняясь посменно через два дня, что обеспечивает выходные. Нередко на машине могут работать сам хозяин "Газели" и наемный водитель. Напарники соблюдают этику взаимовыручки и солидарности, но в рамках рыночных отношений. Рассказывали случаи, когда водитель, уйдя на выходные, загулял, начал выпивать и не выходил больше недели, напарник работал без выходных, выручал. В итоге этому выпивающему водителю хозяин все же отказал в работе как ненадежному. Ведь если бы напарник не смог заменить его, то машина оказалась бы в простое, не вышла в рейс и были бы потеряны деньги.

Считается плохим тоном передать напарнику неисправную машину. Если о неполадках знают, то всегда предупреждают. Случается, что, закрыв глаза на некоторые технологические недоработки, водитель все равно выходит в рейс в результате неформальных отношений и договоренности с владельцем-работодателем. Сегодня подобные случаи с допуском технически неисправных авто на маршрут, получившие огласку, "работают" в пользу автомобилей импортного производства. Считается, что иностранные марки автомобилей более качественные, безопасные, технологически надежные, а, значит, могут стать альтернативой более опасным машинам, обеспечить снижение рисков и больший пассажирский комфорт. Мы наблюдаем процесс плавного замещения отечественных автомобилей "Газель" на иностранные "Ford" и "Hyundai".

На дорогах водители с одного маршрута помогают друг другу. Редкое исключение – водители, которые *"по характеру своему вредные"*. К ним относятся так называемые тянущие время "резиновые": начав делать круг не в свое время, а с опозданием, когда на остановках набирается народ, водитель собирает полный салон и даже сверх того, его машина словно растягивается, вмещая пассажиров, которые могли бы сесть в следующую по времени маршрутку. Получается, что кто за *"резиновым едет по времени, меньше пассажиров набирает, заработок от этого ниже"*. Несмотря на дружеские отношения, которые складываются в коллективе водителей одного маршрута, с "резиновыми" не дружат, относятся к ним негативно и помощи на дороге от них тоже не ждут.

Специфику рассматриваемой профессии определяет вид транспорта, на котором работает водитель (в СМИ и в разговорах между водителями, пассажирами нашего героя называют "Газелистом" или "маршрутчиком"). В отличие от крупногабаритного автобуса, трамвая и троллейбуса, здесь сокращена дистанция между водителем (одновременно он исполняет и роль кондуктора, "билечивая" клиентов) и пассажиром.

Относительно компактные размеры машины позволяют применять к ней практики как для легковых авто: многим из нас приходилось видеть припаркованные "Газели" во дворах жилых частных и многоэтажных домов; этот маневр используется водите-

лями для продления личного времени для сна, обеда, экономии времени и топлива на пути до стоянки организации.

Функциональность машины, влияющая на способ использования и непосредственное применение, не ограничивается передвижением "по работе". Поездки на рабочей "Газели" могут быть обусловлены и личными целями: от банальных *"съездить по делам, ну, там, жену забрать, родственников встретить бывает, там, надо"* (ПМА 1: 3) до мало афишируемых интимных встреч. Гендерное взаимодействие водителей с пассажирками, сопровождающееся налаженным контактом с партнером по коммуникации, зависит от категоризации принадлежности собеседника по полу и иногда приобретает форму романтических отношений. В этом случае "Газель" становится территорией флирта. Приглянувшуюся попутчицу можно подвезти бесплатно. Если симпатия оказывается взаимной, может последовать приглашение "выпить пива" после смены. Таким образом, салон маршрутки по окончании рабочего дня становится местом интимных свиданий, чему способствует мобильность и обстановка автомобиля: тонированные стекла, занавески, придающие некую интимность и безопасность от глаз внешних наблюдателей.

Суровые условия водительской работы выражаются в напряженном графике, ведь лишь полная дневная занятость с раннего утра до позднего вечера позволяет получить достойный заработок. Стремление заработать и наращивать прибыль выражается в тактиках ухода от формальных правил дорожного движения, предписаний по количеству перевозимых пассажиров и технологических стандартов. Низкое денежное вознаграждение наряду с плохим качеством условий труда (интенсивность, режим с недостаточными возможностями отдыха и восстановления сил) и высокой степенью эмоциональности работы составляют характерные особенности профессии маршрутчиков.

Повседневность водительского труда

Маршрутка – это активный элемент функционирования городского пространства. Потоки перемещающихся пассажиров формируют структуру рынка (востребованные и потребляемые услуги перевозок), коллективного опыта со своими правилами и нормами регулирования, которые согласуют поведение людей, являющихся представителями различных городских групп. Маршрутка сегодня – современный смысловой синтез общественного транспорта (схожего по основному предназначению с рейсовыми автобусами или трамваями) и частной автомашины, предоставляющей пассажирам возможность воздействия на движение и место остановки "Газели".

Автомобиль одновременно сочетает в себе "повседневный быт", возможность передвижения и скорости – дополнительные функции "удовольствия". Ж. Бодрийяр характеризует машину как "сублимированную" вещь, содержащую в себе "обиходную повседневность всех остальных вещей", движение и скорость (*Бодрийяр 2001*).

Повседневный опыт, полученный в ходе выполнения рутинных практик, может вариативно интерпретироваться разными людьми, но базовый репертуар символических кодов остается единым. Водители, находясь в рамках профессионального сообщества, воспринимают опыт общения, понимают значение сленговых выражений, обладают общим знанием правил вождения. Сообщество водителей маршрутных "Газелей" формирует профессиональную субкультуру, как и пассажиры маршрутки, – вместе они составляют единую воспроизводимую систему взаимодействия "водитель – пассажир" на базе социальных, экономических, культурных отношений. Водитель, как и представители других профессиональных групп, сам включен в систему потре-

ния: покупка сигарет, карт телефонной оплаты сотовой связи, обедов (готовые салаты, гамбургеры, пирожки, чай, кофе, газированная вода).

Будничная работа водителя – комплекс восприятия ежедневных действий, переживания мира, интерпретации событий, коммуникации с представителями профессионального сообщества и взаимодействия с клиентами – пассажирами маршрутных "Газелей". Водительское сообщество представляет собой группу профессионалов, имеющую "совокупность культурных кодов" в качестве носителя стереотипизированных представлений, форм дискурса, сложившихся в профессиональной среде.

Категория лиц, занятая в профессиональной среде водителей маршруток, состоит в основном из мужчин, получивших среднее или среднетехническое образование. Выбор ограничен низким уровнем образования: "*Куда идти? Вот и работаю*" (МПА 1: 3), а стимулируется возможностями заработка. "Маршрутчик" – это представитель рабочего класса, водитель-мужчина средних лет (в Саратове нам известна только одна женщина – водитель маршрутки), получивший среднее образование и приобретший права. В случае необходимости он с легкостью переместится из кабины "Газели" к капоту и займется устранением поломки, заменит тяжелое колесо. Человек, не владеющий навыками рабочей профессии, не способен к борьбе с технологическими неполадками и постоянному сочетанию жестких условий труда с рисками на дорогах. Нужны терпение, настойчивость и везение. Текучка есть среди тех, кто, по мнению моих информантов, не способен к работе, "кто план не набирает, нервов не хватает, тяжело вставать рано, просто не везет" (из беседы с хозяином "Газели", который сам работает на своей машине с напарником – наемным водителем). Был случай, по словам информанта, когда пришел парень и ему "просто не везло, не набирал план и все", после месяца неудач ушел на другой маршрут и там уже больше трех месяцев, у него все ладится, начал зарабатывать. Те, у кого получается выполнять план, так и работают маршрутками по 3–5 лет и больше. На "моем" маршруте был водитель, который работал уже 7 лет (а слышали и о водителях с десятилетним стажем). Если маршрутки увольняются, то в большинстве случаев судьбу свою все равно связывают с вождением: идут работать таксистами, дальнобойщиками, возят начальников организаций. В лучшем случае сами приобретают свои "Газели" и нанимают водителей. Бывает, открывают другой "бизнес", например, прием металла.

Рамки профессии заданы как формальными критериями (наличие официальных документов, квалификации), так и неформально устоявшимися требованиями к ее агенту (качествами, значимыми при выполнении трудовой деятельности). Какими характеристиками наделяют водители свою профессию? Существуют формальные знаки профессионализма, т.е. наличие официального удостоверения – водительских прав с отмеченным в них набором категорий, которые подтверждают полученные знания, навыки, стаж вождения и возраст работающего человека. Однако есть и дополнительные, неофициальные оценки, которые нигде не прописаны, но используются внутри коллектива:

"Профессионалы – это, которые все машины знают, на всех машинах умеют ездить, вот тогда профессионалы. Это вот наш (*имя водителя*). А так, которые всю жизнь на легковой, – а вот сейчас ты его посади на грузовую – и не смогут. Водитель (*смеется*), все он должен уметь: починиться на дороге, чтобы помощи не просить там ни у кого, ну и, естественно, соблюдать все. В аварии стараться не попадать" (ПМА 1: 2).

Комплекс восприятия будничных событий реализуется на фоне использующегося автомобиля, который, будучи значимым материальным объектом, привносит допол-

нительные смыслы. Жан Бодрийяр назвал автомобиль особым внешним элементом системы вещей, который по "позиционной значимости" может быть сравним лишь со всей "сферой домашнего быта (мебель, бытовая техника)" (Бодрийяр 2001: 74). "Газель" очеловечивается, одомашнивается с помощью разнообразных вещей: чехлов, подушек, ковриков, полотенец, занавесок (возможно, использующихся не только ради эстетических целей, но и для сокрытия от глаз милиционеров стоящих пассажиров), мягких игрушек, наклеек, икон и распятий, ароматизаторов, полумесяцев и подвесок с бусинами кузунчак из черной мастики, других оберегов. Все перечисленные предметы способствуют присвоению автомобильного пространства, адаптируемого водителем.

"Маршрутные" клиенты

Среди постоянных приверженцев маршруток – рядовые пользователи (трудоспособные граждане, совершающие поездки на работу и обратно, студенты, пенсионеры) и особенные (молодые матери, беременные женщины, инвалиды, родители с детьми-инвалидами). Транспорт позволяет реализовать интересы представителей данных городских групп. Первоочередным среди них является проезд до нужного места. Трудоспособные граждане с относительно небольшими затратами (если сравнивать с дорогостоящим обслуживанием личного автомобиля или вызовом такси при отсутствии персональной машины) добираются в начале рабочего дня до места профессиональной деятельности, а по окончании работы до дома. Маршруты пролегают мимо заводов, офисных зданий, фабрик, учебных заведений и магазинов. Этим объектам производства и потребления соответствуют официально утвержденные остановки. География "моего" маршрута предлагает гражданам проезд до Саратовского подшипникового завода, "Электроисточника", кондитерской фабрики, делового офисного центра "Навигатор". Молодежь доезжает до университетов и школ. А вот пенсионеры с трудом реализуют потребность в посещении медицинских учреждений и пенсионных фондов. К примеру, чтобы добраться до районного пенсионного фонда на ул. Хользунова, пожилому человеку необходимо преодолеть пешком несколько кварталов.

Направления движения молодых матерей тоже нелегки. В будние дни перед работой им надо успеть отвести ребенка в детский сад, школу или в поликлинику. Детские сады и поликлиники, включая детские стоматологические, находятся на некотором расстоянии от остановок, поэтому нужно пешком пройти почти целый квартал. Инвалиды довольно редко используют маршрутки, направляясь в социальные службы, реабилитационные центры, ортопедический завод, хотя остановки расположены в непосредственной близости от этих учреждений. Чаще используется маршрутный транспорт инвалидами из интерната, родителями с детьми-инвалидами, посещающими детскую спортивную школу, – расположение этих остановок тоже весьма удобно.

Впрочем, в отличие от водителей автобусов, трамваев и троллейбусов "маршрутки" иногда избирательно относятся к пассажирам. Завидев издали льготника на костылях или ветерана, женщину с ребенком-инвалидом, водитель "Газели" может проехать мимо. Сохранив "льготное" место свободным, водитель обеспечивает возможность получения дохода, делая ставку на выручку вместо социального одобрения пассажирской группы.

Принимая в салон "Газели" пассажиров, водитель становится посредником передвижения группы людей, в которую входят представители различных моделей поведения. Идеального пассажира можно описать как человека, быстро и полностью оплачиваю-

щего проезд, любезного, негромко разговаривающего, трезвого, не нарушающего привычный ход взаимодействия. Клиенты-нарушители подвергаются воздействию со стороны "газелиста", являющегося координатором происходящего в салоне.

Общение между водителем и пассажирами происходит как на вербальном, так и на невербальном уровнях. Жесты, взгляды, дополняемые произносимыми фразами и надписями, сопровождают все этапы взаимодействия: "Газели" (если это не конечная); посадка, сопровождающаяся рассаживанием по местам и оплатой проезда, причем деньги за билет могут передаваться либо с просьбой: "Передайте/возьмите, пожалуйста, за проезд", либо молча. От пассажиров требуется сесть на место, а не стоять в салоне; заплатить за проезд в начале движения, сразу после посадки; "своевременно" просить об остановке. Для невнимательных и неумелых исполнителей роли "пассажира" имеются инструкции и санкции.

При необходимости водитель становится активным участником текущего разговора, регламентируя действия пассажира, либо за него это делают текстовые объявления, наклейки. Надписи в маршрутном такси относятся к фольклорным проявлениям, подобно другим жанрам народной мудрости: анекдотам, поговоркам, байкам, шуткам или стихам. Современный профессиональный фольклор – общеразделяемые представления, куда входят знания о запретах, ценностях профессионального сообщества, выражаемые в виде жанров, выполняющих информативную, идентификационную, регуляционную, развлекательную функции, предоставляющих психологическую защиту и разгрузку.

Нестабильность ситуаций во время поездки, потенциальные опасности, стрессы в условиях повышенной угрозы аварийности, экономические хитрости – вот основа фольклорных образований. Проблемами для "Газелиста" являются запоздавшая, негромкая просьба об остановке ("Тише скажешь – дальше уедешь/будешь", так как резкое торможение может привести к аварийной ситуации); часто повторяющееся в течение дня громкое хлопанье дверью машины ("Береги уши водителя"), что раздражает водителя и приводит к преждевременной изношенности "Газели"; оставляемый пассажирами мусор ("Жуйте семечки вместе с кожей"), который впоследствии должен убирать водитель, несущий ответственность за поддержание чистоты в салоне; подход к оплате проезда с расчетом за занимаемое место, а не за каждого вошедшего ("Пассажиры, стоящие вертикально, сидящие на коленях, лежащие на полу, не освобождаются от оплаты за проезд").

Объявления, переинформирующие формальные надписи, функционально значимы. Надписи хранят знание о статусах, воспроизводят центральные коммуникационные смыслы профессионального сообщества, определяют образцы действий, регулируют поведение пассажиров. Фольклор служит способом освоения и регулирования нестабильной работы. Официальные объявления содержат формально предписанные надписи, информирующие пассажиров и регламентирующие поведение: это и неформальные объявления, созданные в стиле "оправдания", "угрозы" в адрес пассажиров ("Хлопнешь дверью – умрешь от монтировки"), и "заигрывания" с намеком на сексуальность ("Места для 90-60-90"), и риторические формулы, посвященные опасностям и риску смерти: "При аварии количество умерших должно совпадать с количеством сидячих мест" (Все о питерских), и лирические рифмы – все это служит облегчению сложного труда.

"Запретительные" надписи (Кургузова 2008) регулируют характер поведения пассажиров, дабы жизни и здоровью клиентов ничто не угрожало. Юмористические надписи обращают внимание пользователей на опасности (возможность падения во время

движения) и предотвращают упреки в адрес водителя в случае не услышанной просьбы об остановке. Центральный прием искажения формальных надписей, предназначенных для общественного транспорта, – пародия, рождающая смешные слоганы (Иванова 2006). Работа, сопровождающаяся опасностями, осваивается путем создания смешных прибауток и шуток.

"Маршрутный" фольклор является динамичным образованием (Тихомиров 2008: 244), представители которого привносят изменения в тексты, учитывая как внутренние события профессионального сообщества, так и внешние социальные, экономические, политические и общекультурные. Шутливые надписи призваны не только развлекать посетителей маршрутки, их главная роль – защита слабых позиций, охрана водительского тыла, ослабевающего во время переключения внимания с контроля над пассажирами на управление авто. Смешные выражения, ставшие столь привычным атрибутом салона маршрутки, постепенно исчезают из "Газелек", перемещаясь на страницы Интернет-ресурсов или клейкие стикеры на внешних стеклах авто. Возможно, убывание неофициальных надписей связано с переходом неформальных объявлений в форму мало востребованную, место которой в скором времени может занять другой фольклорный жанр. Так или иначе, мы наблюдаем переход фольклорных текстов в новую форму бытования.

Конструируемый образ пассажира явно не отличается высоким статусом. Водитель как эксперт, обладающий большим знанием, властью, остается в привилегированном положении. По сути, созданы все условия для комфортного передвижения клиента, который, как формально принято, "всегда прав", однако характер отношений "пассажир – водитель" диктует иную тактику. Наклейка с текстом "Десять минут страха – и вы дома!" ненавязчиво намекает нам на обратную сторону медали. Между водителем и пассажиром существует дистанция; не последнее место в ней занимает статус "маршрутчика", обладающего некоей маргинальной чертой, влияющей на возможность экстремальной ситуации, связанной с опасностями на дорогах, вероятностью аварийных столкновений.

Создаваемые образы регулируют взаимодействия "пассажир – водитель". Текстовые наклейки, будучи носителями символических сообщений, фольклорным проявлением, служат важным элементом организационной культуры, отражая характер отношений клиентов и "маршрутчиков". Объявления выполняют конкретные функции, поэтому укладываются в классификацию. Стикеры становятся способом внесения директив в поведение клиентов "маршруток", программируя их действия в соответствии с соотношением к определенному типу, например, излишне разговорчивых, "нервных", нарушающих правила посадки и выхода, нежелающих платить или "бабулек".

Практики коммуникации "водитель – пассажир"

Работа водителя длиною в день – это перемещение по маршруту, на котором почти наизусть выучены каждая яма, выбоина на асфальте, отрезки, где чаще всего образуются пробки или поджидают сотрудники ДПС, происходит постоянное общение "Газелистов" между собой и с пассажирами. Наблюдая за водителями, профессионально управляющими автомобилем, подкрепляющими разговоры шутками, "сдабривающими" общение с пассажирами вежливыми фразами или, наоборот, грустно молчавшими из-за каких-то неприятностей, погружившимися в собственные размышления, мы стремились выявить механизм конструирования "маршрутчиками" окружающей их реальности.

Общение между водителем и пассажирами носит характер стандартной поэтапной процедуры: обращение клиента к водителю за услугой, материальная благодарность и выход из авто в нужном месте. Данный процесс, за редким исключением, например, в случаях близкого знакомства, иногда приводящего водителя к ситуации отказа от принятия оплаты за проезд, повторяется на всех маршрутках. Пространство "Газели" условно можно разделить на две зоны: салон, где располагается основная часть пассажиров (чаще 11–13 человек), и два места рядом с водителем, которые в некоторых случаях "бронируются" женами, друзьями "Газелистов", коллегами-водителями, диспетчерами или просто *"девочками, которые катаются. Может, она водителю нравится..."* (ПМА 1: 1).

Девушки, "бронирующие" места и составляющие компанию водителю на протяжении нескольких часов, без учета возмещения финансов за занимаемое пассажирское место (за день, в среднем, такое занятое неоплачиваемое сиденье приносит водителю ущерб в 300 руб.), становятся участницами отношений, окрашенных флиртом. Статус и привлекательное позиционирование управляющего маршруткой вытекает из комбинации существующих и виртуальных качеств: знания правил дорожного движения, умения управлять автомобилем, владения пространством "Газели", обладания своеобразной властью над пассажирами, способности вызывать приятные эмоции с помощью ощущений от ускорения скорости. Героиня, отвечающая взаимностью на заигрывания, разделяет сходные с водителем представления о значимых для обоих атрибутах маскулинности.

Центральные действующие лица – водители пассажирских "Газелей", входящие в профессиональное сообщество, обладающие базисным знанием и опытом вождения. Водительская служба начинается рано утром *"в полпятого утра, когда завтракаешь, идешь за машиной, отмечаешься, берешь путевой лист"* (ПМА 1: 1), что служит отправной точкой движения по маршруту. Как только в микроавтобус садится первый пассажир, водитель оказывается на "переднем плане": происходит представление, при котором "маршрутчик" изображает понимание своего "Я", принимаемое клиентами. Водитель, как исполнитель конкретной роли, стремится к поддержанию контроля. Для управления пассажирскими впечатлениями он следует заданным правилам, строит свое поведение в соответствии с ожиданиями людей, становясь в предназначенном месте на конечной остановке, принимая деньги за проезд либо совершая остановку до проговоренной просьбы об этом, завидев нацеленность *"пассажира к выходу, когда сумку там взяли, привстали, бывает, на ходу бабульки, прям дверь открывают"* (ПМА 1: 1), тем самым понимая физический жест как смысловой и используя метод "драматургической осмотрительности" (по Гофману).

По словам Гофмана, проводившего аналогию между поведением участвующих в повседневности акторов и взаимодействием театральных актеров, "найдется немало и таких зон, которые в одно время и в одном смысле функционируют в качестве зоны переднего плана, а в другое время и в другом смысле – в качестве закулисной зоны" (Гофман 2000: 163). Маршрутка для водителя представляет пространство, обладающее принципом "двойного функционирования зон" (Там же: 163), где "маршрутчик" исполняет представление, является представителем своей профессиональной деятельности, обладающим базисным знанием, статусом, что подтверждено его рабочим местом. В то же время водитель имеет возможность подвезти знакомого, ездить в сопровождении жены, друга или взрослого ребенка, каждый из которых одновременно будет выполнять функцию кондуктора, пообедать или покурить, т. е. совершить действия, не приемлемые для формализованных правил действия. Таким образом, во-

дительское сиденье становится как бы закулисной зоной, несколько отгороженной от глаз пассажиров.

"Газелисты" и непрофессионалы

Сообщество водителей подвергается делению на типы. Коллеги-водители маршруток являются "Газелистами"-профессионалами, которыми *"рождаются"* (ПМА 1: 1), *"имея природный интерес к машине, к двигателю"* (Там же). Таким образом, "хороший Газелист" должен обладать не только навыками вождения, но и разбираться в техническом устройстве автомобиля, что служит важной стороной успешного выполнения профессиональной деятельности, чтобы, *"если сломался, разобрался в поломке, починиться мог"* (Там же). По словам Бергера и Лукмана, мир повседневной жизни индивидов, "создающийся в их мыслях и действиях, который переживается ими в качестве реального" (Бергер, Лукман 1995: 37), наполнен знаниями, "с помощью которых конструируется интересубъективный повседневный мир". К подобным знаниям относятся не только профессиональные, но и понимания неформальных проявлений общения, такие как сленговые выражения, жесты. Существует практика обмена между водителями общего направления приветственными взмахами руки. Как пояснил один информант, в данный жест вкладывают пожелания счастливого пути, хорошей дороги, показывают друг другу стабильность положения дел на маршруте в том плане, что не предвидится пробок или технических неисправностей. Такое действие свойственно не только "Газелистам", но и другим водителям, для которых вождение служит профессией, поэтому *"не обязательно знать друг друга, чтобы обменяться"* приветствиями (МПА 1: 1).

Классификация людей, передвигающихся на авто, распространяется за границы представителей профессионального сообщества водителей. Здесь есть и "джентльмены" – уже немолодые, обладающие большим стажем, побывавшие в авариях, "закаленные" автолюбители, помогающие на трассе; "чайники" – *"дети с купленными правами"* (Там же); "подснежники", выезжающие на дорогу после схода снега, путешествующие на дачу, и "стасики" – велосипедисты. Статус автолюбителей приравнивается к более низкой ступени в водительской иерархии, поэтому отношением сопровождается дистанцированным: *"Мало ли куда их дернет, непредсказуемые"* (Там же).

Следуя обобщениям, упрощающим межличностное понимание, к особому типу водителя, подразумевающему "симптом" опасности и аварийности, была отнесена женщина за рулем. Информант процитировал несколько поговорок, таких как *"женщина за рулем – потенциальный преступник"* или *"техника в руках дикаря – грудa железа"* (Там же), недвусмысленно намекающих на слабое умение леди грамотно управляться с авто. В данном случае понимание смысла, транслируемого посредством повседневной социальной коммуникации, подразумевает включение его в условия конкретного контекста. Профессиональные водители отождествляют свою деятельность с мужской сферой занятости, сохраняя гендерные дихотомии, обеспечивающие восприятие практик вождения маршруток в качестве маскулинной зоны. Возможно, подобное восприятие женщины-водителя конструируется в ходе социализации. На исследуемом нами маршруте гендерная составляющая группы водителей (их 24 человека) представлена исключительно мужчинами.

Заключение

Профессиональная субкультура водителей с повседневными тактиками, содержащая фольклорные проявления, возникает и реализуется в контексте экономических

отношений, настоящего исторического периода, отражаясь на качестве обслуживания пассажиров. Суровые условия водительского труда порождают практики соблюдения норм и тактики уклонения от правил. Нелегкий заработок, требующий от "маршрутчиков" вовлечения физической выдержки и навыков мастерского вождения, тесно взаимосвязан с социально-экономическими условиями и культурным контекстом современного общества. Эта профессия отличается и высокой эмоциональностью; в отличие от труда заводского рабочего за станком маршрутчик постоянно общается с людьми – непосредственно и при помощи дополнительных средств коммуникации – надписей, объявлений, музыки.

Рабочие условия связаны с тяжелым физическим трудом. Выдержка и самоотдача, посвящение большей части дня работе позволяют водителям маршрутки получать желаемый заработок в условиях высокой конкуренции пассажирских перевозчиков. Усиление интенсивности дневной работы переходит в поздние вечерние рейсы, нацеленные на получение максимальной прибыли. Взгляд на экономический аспект профессиональной повседневности определил два основных пласта: формальный и неформальный, оказывающих каждый свое влияние на организационную структуру по предоставлению услуг пассажирских перевозок, степень вмешательства транспортных предприятий и штрафных санкций. Отношение водителей с владельцем машины и взаимодействие с представителями транспортного предприятия во время технического осмотра авто перед выпуском на маршрут содержат массу негласных нюансов.

"Маршрутчики", действуя согласно пониманием основ функционирования профессионального мира, вырабатывают новые практики, в которых уживаются соблюдение и нарушение официально зафиксированных правил дорожного движения. Престижность профессии водителя нельзя определить как высокую в иерархии сфер трудовой занятости, однако внутри сообщества она отчетливо прослеживается, в основе своей базируясь на дихотомии определения качества выполняемой работы "профессионал – непрофессионал", дополняясь экономическим показателем, т.е. наличием вырученных в течение рабочего дня средств. Водитель является актором экономических отношений, чьи навыки и знания позволяют воспроизводить и транслировать традиции профессионального сообщества, очерчивая границы социальной группы, в рамках которой становится возможным получение заработка. Скрытые от глаз внешнего наблюдателя практики базового и символического потребления разворачиваются в жизненном укладе, экономике семьи и требуют дополнительного исследования.

Примечание

¹ «Маршрутные такси принимали участие в перевозке пассажиров и раньше, еще в 1956 г., когда по московским улицам ездили 7-местные легковые автомобили ГАЗ-12 "ЗИМ"» (Музей экипажей 2007). Позже, в 1958–1959 гг., "ЗИМ" сменили модернизированные микроавтобусы РАФ-977 (улучшенная версия первого в СССР микроавтобуса РАФ-10), салон которых вмещал уже 11 человек. "Рафики" вошли в жизнь горожан, совершая маршрутные перевозки до середины 1970-х годов. В 1980-е годы роль "Газелей" все еще выполняли "Рафики" – РАФ-2203, выпускаемые с конвейера с 1976 по 1997 г. (Вся Латвия 2007), по маршруту многих из которых в настоящее время и перемещаются микроавтобусы. Начало 1990-х годов стало временем отмены автобусов РАФ из-за "нерентабельности" многих маршрутов (Транспорт в России 2007).

Источники и литература

Бергер, Лукман 1995 – *Бергер П., Лукман Т.* Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания. М.: Медиум, 1995.

- Бодрийяр* 2001 – *Бодрийяр Ж.* Система вещей. М.: РУДОМИНО, 2001.
- Веселов и др.* 2004 – Экономика и социология доверия / Отв. ред. Ю.В. Веселов, Е.В. Капусткина, В.Н. Минина и др. СПб.: Социол. об-во им. М.М. Ковалевского, 2004.
- Все о питерских 2006 – Все о питерских маршрутках. 2006 // <http://www.spbmar.info/index.php?a=humor&d=anek>. Материалы датированы 20 нояб. 2006 г.
- Вся Латвия 2007 – Вся Латвия на Dizainly. <http://pribalt.info/raf.php>. Обращение к ресурсу 3 мая 2007 г.
- Гофман* 2000 – *Гофман И.* Представление себя другим в повседневной жизни / Пер. с англ. А.Д. Ковалева; Ин-т социологии РАН и др. М.: Кучково поле, 2000.
- Гурова* 2005 – *Гурова О.* Продолжительность жизни вещей в советском обществе: заметки по социологии нижнего белья // Неприкосновенный запас. 2005. № 34.
- Иванова* 2006 – *Иванова Т.* Остановок "здесь" и "туда" не существует // Родина. 2006. № 6. См. также // http://www.istrodina.com/rodina_articul.php3?id=1921&n=99.
- Кургузова* 2008 – *Кургузова Н.В.* "Тише будешь, дальше едешь...": мифологизация образа дороги в современном городском фольклоре (на материале запретительных надписей в маршрутках) // Фольклор малых социальных групп: традиции и современность. М.: Государственный республиканский центр русского фольклора, 2008.
- Музей экипажей 2007 – Музей экипажей и автомобилей. АвтоРевю. <http://museum.autoreview.ru/content/view/82/31/> Обращение к ресурсу 3 мая 2007 г.
- ПМА 1 – Полевые материалы автора. Город Саратов, 2006–2007 г. Информанты: интервью № 1. Муж., водитель пассажирской "Газели", 37 лет, стаж работы 9 лет; интервью № 2. Муж., водитель, 58 лет, стаж работы 38 лет; интервью № 3. Муж., 37 лет, водитель пассажирской "Газели", стаж вождения 18 лет (на маршруте 2,5 месяца); интервью № 4. Муж., 29 лет, водитель пассажирской "Газели", стаж вождения 15 лет (на маршруте 4 месяца).
- Поланьи* 1944 – *Поланьи К.* Саморегулирующийся рынок и фиктивные товары: труд, земля и деньги // *Polanyi K.* The Great Transformation. N.Y.: Farrar & Rinehart, Inc., 1944. P. 68–76. Пер. А.В. Белянина.
- Тихомиров* 2008 – *Тихомиров С.А.* Маршрутное такси как источник фольклорной образности // Фольклор малых социальных групп...
- Транспорт в России 2007 – Транспорт в России. Формы. Автобусный форум/ <http://forum.tr.ru/read.php?4,462367,page=2>. Обращение к ресурсу 3 мая 2007 г.

Special Section of the Issue: Anthropology of Professional Communities (guest editors: P.V. Romanov, E.R. Iarskaia-Smirnova)

Anthropology of professions is a branch of social anthropology, research direction, and a methodological approach to the study of various aspects of everyday life of professions and occupations which are viewed both from within – that is, from the perspective of informal traditions (professional subculture) – and from without, that is in a wider social, economic, political, and cultural context. Members of a professional community who go about a shared business shape a subculture of their own, a unified symbolic system – they share knowledge and create a self-standing life world, which nevertheless may be permeated with relations of power, inequality, and competition. Anthropology of professions employs various perspectives; in interpreting professional identity markers, subjecting hierarchies to scrutiny, revealing discursive constructions, it uses descriptive, comparative, and explanatory models.

A distinctive feature of the anthropology of professions, which brings it close to the tradition of classic anthropology or classic ethnography, is the key role of empirical data that is gathered through long-term involvement in the life of a studied community. A profession is subjected to the testing attention of an anthropologist who puts to doubt everything including scientists and scholars themselves with their own rituals, superstitions, and inequality structures that are taken for granted. Guest editors open the section with their own article where they present a brief survey of the history of the discipline's development and dwell on a number of prospects and dilemmas of studying the profession: What is the situation of an anthropologist in the labour market, and simply in the market? What is the scope of application of methods and knowledge of the anthropologist? Life wisdom of people who ascribe themselves to this or that profession, their folklore traditions, contexts of a particular place and/or historical moment in which these traditions

are embodied, as well as ways of presenting the self and own knowledge in behaviour practices and discourses – these and other themes related to the life of professional groups and communities become the focus of the contributors’ attention.

Tatiana Shchepanskaia, continuing her endeavour at a comparative ethnographic study of professions, looks at the phenomenon of informal tradition that functions as an institution of social control in a professional community. In conducting her analysis she draws on rich empirical data revealing the workplace as a projection of a professional identity. At the center of her attention there is a complex of informal traditions, semiotically loaded elements of the everyday, which acquire meanings in the context of a profession. Members of a professional community are united by the sense of identity, shared values, common language that is not always intelligible to outsiders, and social borders. These symbols of a profession are surrounded by consolidation rituals.

Rachel Sherman’s anthropological study uncovers types of inequality – the structural and the interactive one – between the guests and the personnel at hotels. The author conducted over a year of participant observation at two hotels, working as a concierge, service person, and phone operator in order to understand how this inequality becomes a routine work condition determined by a particular context of this or that organization. To make their work meaningful, the personnel engage in so called *gameplaying* which helps them to form a sense of their own independence and competency. Such games will vary from hotel to hotel, but in any case they enable the personnel, managers, and guests to come to a consensus in regard to their identities and set up stable relationships, including those of power.

Contemporary trends in industrial employment in the USA manifest critical changes as a result of globalization of industries and workforce migration and, consequentially, of deindustrialization. Jeffrey Sal-laz did a case study at GM Corporation where he conducted some 60 interviews with its employees. He was interested in ideological and symbolic processes epitomized in the form of so called *despotic hegemony*, or the process of manufacturing concessions – that is, the kind of labour relations regime under which workers agree to job cuts in exchange for an improvement of labour conditions, cease to trust trade unions and choose to identify with the industry, thus refraining from the struggle for the rights of other work group members.

Natalia Sorokina focuses on the everyday of shuttle taxi bus drivers whose job is both physically and emotionally loaded, entails daily risks, and is part of a developed professional subculture. Analyzing techniques of the driver’s work in a highly competitive economic context, the author demonstrates ways in which strategies of norm making and tactics of circumventing safety rules are generated. The professional subculture’s symbolic order reveals itself in the analysis of work space, passenger classifications, and relations between actors that are involved in the reality of day-to-day rides.

Anthropology of professions as a distinctive interdisciplinary direction of research has just begun growing popular among Russian scholars including anthropologists, sociologists, ethnographers, and cultur-ologists, yet one can state that it has already presented itself as a dynamically developing field that promises interesting findings and revelations. It is the hope of the guest editors that the selection of articles published here will contribute to this process and help to propel new research.