Д. Ю. СИВКОВ

Сивков Денис Юрьевич
кандидат философских наук
приглашенный исследователь,
Лаборатория историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС
лауреат Карамзинской стипендии-2017
Россия, 119571, Москва, пр-т Вернадского, 82
Тел.: +7 (499) 956-96-47
доцент, кафедра философии и социологии,
Волгоградский институт управления — филиал РАНХиГС
Россия, 400005, Волгоград, ул. Гагарина, 8
Тел.: +7(8442) 24-17-43
E-mail: d.y.sivkov@gmail.com

Вместе или раздельно? Моральные миры и режимы использования мобильных устройств в маршрутных такси Волгограда[1]

Аннотация. Статья посвящена тому, как функционируют мобильные устройства в контексте конструирования социального порядка в общественном транспорте. На этнографическом материале, собранном в маршрутных такси Волгограда, показывается, что гаджеты используются в специфических пользовательских режимах для создания так называемых моральных миров, определяющих множественность и контекстуальность ассамбляжей социального. Социальный порядок не является предустановленным, он создается и поддерживается «на ходу». Пассажиры с помощью гаджетов выстраивают «стены» и «окна» для непосредственного общения со знакомыми и незнакомыми людьми в салоне транспортного средства.

Ключевые слова: мобильность, общественный транспорт, мобильные устройства, маршрутные такси, социальный порядок, моральный мир, пользовательский режим

К онтологии технических средств

В ходе поворота к исследованию мобильности (mobility turn) в социальных науках выяснилось, что общество не может быть локализовано в пространстве как некий неизменный объект, что следует говорить не об

[1] Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ и Администрации Волгоградской области в рамках научно-исследовательского проекта № 16-13-34013а(р) «Социальные возможности и неравенства в городской мобильности: социологическое исследование трансформации инфраструктуры общественного транспорта в Волгограде».

© Д. Ю. СИВКОВ

обществе, а о мобильностях, так как люди не находятся на одном месте, а все время перемещаются — в городе или в джунглях; на транспорте или пешком; между странами и т. п. [Урри 2012; Sheller, Urry 2006; Faist 2013]. В этом смысле приоритет социального исследования теперь связан с тем, как именно люди перемещаются, что они делают во время перемещения, какие вещи способствуют перемещению.

Туристы, мигранты, паломники, пешеходы, водители и пассажиры хотят быть на связи с теми, кто отсутствует рядом во время перемещения. Какую роль играют средства связи в ситуации мобильности и как они используются пассажирами? Делают ли всевозможные новые медиа, технические устройства, гаджеты людей ближе или все же отдаляют их друг от друга, разрушая традиционные связи и отношения face to face? Со времен экзистенциального анализа «дали–близи» у Хайдеггера [Хайдеггер 1993: 316–317] не прекращаются дискуссии о пользе и/или вреде техники для жизни. «Луддиты» предлагают отказаться от техники, потому что она разрушает и изменяет социальные связи. «Киберпанки», напротив, ратуют за освобождение с помощью техники от физических ограничений. Каждый раз моральный порядок онтологизируется и инкриминируется самой технике; различным устройствам приписываются качества добра или зла. Проблема усугубляется тем, что отдельно взятый индивид в течение дня переходит то на сторону «луддитов», то на сторону «киберпанков». Например, профессор философии днем с позиций Вальтера Беньямина и Шерри Теркл критикует айфоны, а вечером ругает медленный Интернет, так как ему нужно срочно отправить тезисы на конференцию по новым медиа. Очевидно, что в анализе способов использования гаджетов в транспорте и других публичных местах следует балансировать между академическим пессимизмом ученых-«луддитов» и восторженным оптимизмом пользователей-«киберпанков». В этом смысле технические устройства следует определять контекстуально; эссенциально они не являются ни вредными, не полезными, их моральные функции появляются и различаются в различных сборках.

Итак, предположительно мобильный телефон и другие гаджеты дают людям возможность быть вместе, находясь в совершенно разных местах. Если задать вопрос, как пассажиры обычно используют мобильные телефоны и другие гаджеты во время поездок, то наиболее очевидным ответом будет — так, чтобы оставаться на связи с теми, с кем невозможно в данный момент времени находиться лицом к лицу. Другим ответом, который также напрашивается, будет примерно следующий: пассажир заполняет мобильными разговорами, перепиской, музыкой, чтением или играми скучное и бесполезное время поездки.

Однако использование гаджетов не является изолированным от контекста, а вплетается в последовательность рутинных действий. Портативное устройство — это не телефонная будка, в которую пассажир входит и из которой выходит, плотно закрыв за собой дверь.

Тщательное исследование способов использования гаджетов в транспорте показывает, что технические устройства связи на расстоянии выполняют и другие функции. Канадский социолог Ирвинг Гофман заметил, что «когда индивид находится в публичном месте, он не просто молча перемещается из

точки в точку, механически управляя проблемами движения; он также постоянно заботится об обеспечении надежной позиции, соотносимой с тем, что произошло вокруг него, и он начнет взаимный жестовый обмен со знакомыми и незнакомыми другими для того, чтобы установить, чем эта позиция является!» [Goffman 1971 154]. Соответственно, движение в пространстве — пешком, на автомобиле или на общественном транспорте — представляет собой сложное социальное предприятие, а не просто решение прагматической задачи физического перемещения из пункта А в пункт Б. Пассажиры постоянно обмениваются друг с другом сообщениями, маркирующими социальную ситуацию, указывающими на статус, идентичность и значение тех или иных действий. Если принять во внимание замечание Гофмана о поведении пассажира в транспорте, то можно предположить, что технические устройства могут активно использоваться «не по назначению». Причем речь здесь идет не об экзотических случаях, а о рутинном и потому незаметном использовании. Итак, гаджеты позволяют не только осуществлять связь с другими, находящимися за пределами транспортного средства, но делать нечто иное. Что именно, предполагается выяснить в данном исследовании на основе этнографического наблюдения в транспорте.

Важно хотя бы предварительно решить еще одну проблему с техническими устройствами. Общим местом в социальных науках после Дюркгейма является объяснение вещи с помощью социального. При таком подходе гаджеты в транспорте или в других публичных местах вписываются в некоторый моральный или социальный порядок. Это означает, что социальный порядок предсуществует, предшествует технике. Социальное тогда представляется отдельной субстанцией, которая все детерминирует и с помощью которой все объясняется. Для акторно-сетевой теории Бруно Латура социальный порядок — результат, а не исходный пункт: «“социальное” — это не клей, способный соединять что угодно, включая и то, что не под силу другим видам клея; это как раз то, *что* склеивается воедино множеством *других* типов соединителей» [Латур 2014: 16]. В этом смысле гаджеты в маршрутке представляют собой не то, что включается в исходный социальный порядок и объясняется с помощью типа или конфигурации общества, а то, что этот порядок поддерживает и создает.

Конструкционистский характер социального в акторно-сетевой теории говорит о том, что общество всегда может быть сделано и собрано иным способом. Это перекликается с идеей множественной реальности или множества миров, которая в свою очередь коррелирует с релятивизмом критической социологии Л. Болтански и Л. Тевено [Болтански, Тевено 2000].

В статье предполагается рассматривать транспортное средство как место, в котором могут возникать, сосуществовать и распадаться различные моральные миры, находящиеся в конфликте или комплементарных отношениях. Стоит отметить, что термин *моральный мир* лишь условно маркирует сборку, а не является предзаданной реальностью.

Итак, в период с марта 2014 по март 2015 г. автор наблюдал в волгоградских маршрутных такси за тем, что люди делают со своими гаджетами. Собранная информация так или иначе дополняется данными, полученными в других местах и в других видах транспорта.

Моральные миры волгоградских маршрутных такси

Маршрутные такси Волгограда — это особый вид транспорта, который перевозит значительную часть жителей города и до сих пор преимущественно представлен автомобилями «Газель». Салон этих автомобилей — место, в котором социальное создается самим транспортным средством, вещами, идеями и принципами, пассажирами и водителем[2].

В маршрутном такси достаточно тесно; телесно пассажиры находятся очень близко друг к другу, в то же время они в основном друг с другом незнакомы. В этой связи возникает некоторая неопределенность в поведении пассажиров (физически близко находятся неблизкие им люди). С одной стороны, маршрутка — это публичное пространство, с другой — в нем сложно выстроить физическую дистанцию. Как будет показано далее, эта неопределенность оказывается связана с режимами использования технических средств.

Итак, пассажиры в маршрутках используют различные гаджеты — мобильные телефоны и смартфоны, планшеты и ноутбуки, электронные книги. Пассажир может иметь несколько гаджетов и менять их во время поездки, пользоваться то одним, то другим гаджетом, тем самым диверсифицируя медиафункции:

> Передо мной было свободное место, туда села девушка, боком ко мне. Достала из сумки чехол для очков, убрала туда очки. На голове у нее остались солнцезащитные очки. В руке держит телефон, но не смотрит туда. Через некоторое время достала второй телефон и загрузила на нем игру «Tom & Jerry». При этом первый телефон также продолжает держать в руке[3].

Салон маршрутного такси находится на пересечении нескольких моральных миров с отличающимися правилами, обстановкой и способами использования гаджетов. В маршрутных такси Волгограда «нейтральное» публичное пространство зачастую является домашним миром водителя, в котором транспортное средство считается продолжением дома водителя [Кузнецов, Шайтанова 2012]. Пространство этого мира неравномерно и негомогенно. Так, кабина пассажирской «Газели» — это домашний мир в большей степени, чем салон. Кабина богаче украшается всякими безделушками и даже иногда отделяется от салона шторками с бахромой. Водитель может пустить или не пустить пассажиров в кабину. Водитель в кабине одет в домашнюю одежду, летом носит шорты, майку и шлепанцы, зимой — элементы тренировочного костюма. Кроме того, в кабине можно увидеть объявления, запрещающие находящимся в ней пассажирам слушать музыку (в наушниках) и разговаривать по телефону. Домашний мир водителя является односторонним и асимметричным, и пассажиры не могут ответить взаимностью, например, включая громко музыку. Сами же водители во время поездки музыку слушают — чаще всего по радио, а на конечных остановках, ожидая, пока наберется полный

[2] О маршрутных такси и общественном транспорте в Волгограде см. статьи моих коллег: [Карчагин 2014; Кузнецов и др. 2015].

[3] Здесь и далее цитируются выдержки из полевого дневника.

салон пассажиров, могут увеличивать громкость. Иногда громкая музыка или репертуар приводят к конфликтным ситуациям. Вот пример ограничения воздействия пассажирского гаджета на мир водителя:

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

Другой мир, в котором используются медиа, является мобильным сообществом незнакомцев, которые подчеркивают, что они чужие друг другу, их коммуникации сдержанны и формальны. Георг Зиммель первым обратил внимание на связь между незнакомцем и мобильностью. Все, кто остаются на одном месте, в итоге оказываются знакомыми и своими, а те, кто постоянно перемещаются, не успевают узнать друг друга и поэтому остаются чужими [Зиммель 2008: 10].

В мобильном мире незнакомых друг с другом людей практики использования гаджетов представляют собой создание во время поездки собственного замкнутого мира, иногда основанного на мобильной коммуникации со своими знакомыми, находящимися за пределами транспортного средства. Данный режим не является полностью закрытым, пассажирская монада имеет окна, но при этом «закрытость» как обозначение границ «своего мира» в то же время является демонстрацией определенного модуса существования пассажира, подчеркнутого «я не с вами», «не трогайте меня, я занимаюсь своими делами» и т. п. Соответственно, гаджет — это, наряду с выражением лица, наилучшее средство, которое может обеспечить виртуальное отсутствие пассажира в транспортном средстве.

Технические средства создают «внутренний мир» пассажирской монады, причем поверхностные эффекты этого мира могут быть заметными наблюдателю:

> Зашел в маршрутку, сел на свободное место рядом с девушкой. В руках она держит айфон. Смотрю на ее руки, так как мне интересно, что она будет с ним делать во время поездки. Она слушает музыку и время от времени, не дослушав до конца, включает новую композицию. Слушает не целиком альбом, а отдельные композиции. Судя по обложкам синглов, в основном музыку актуальных хит-парадов. В какой-то момент я отвернулся, потом посмотрел на ее руки и вижу, что они покрыты крупными мурашками. Сначала я подумал, незнакомка замерзла, но это был теплый день, окна в маршрутке закрыты. Через минуту-другую мурашки исчезли. Думаю, я стал свидетелем чужого возвышенного момента, вызванного музыкой.

Честно говоря, я сомневался в своей интерпретации увиденного. Сразу же после наблюдения я пришел к студентам на семинар по социальной антропологии и рассказал про случай в маршрутке. Меня удивила однозначная

реакция аудитории: мурашки были вызваны музыкой. Монада пассажира оказывается монадой с окнами: в транспорте можно наблюдать и даже разделять эмоции и аффекты.

Кроме того, в салоне маршрутки могут происходить столкновения между «капсулами» пассажиров, например, когда кто-нибудь долго или громко разговаривает по телефону:

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

Высказывание Зиммеля о том, что «внутренние отношения жителей больших городов друг к другу формально характеризуются замкнутостью, обособленностью» [Зиммель 2002: 6], является лишь одной из характеристик поведения пассажиров как мобильных незнакомцев. Исследования пассажирских сообществ показывают, что незнакомые пассажиры общаются невербально и аффективно [Bissell 2010: 271], а тишина и молчание даже между близкими людьми имеют различные значения и соответственно что-то сообщают участникам движения [Laurier et al. 2008: 7].

Интересным для исследования является использование медиа в «своем мире» между знакомыми и незнакомыми людьми, находящимися в транспортном средстве. В этом смысле этнографические данные в маршрутных такси и других видах транспорта опровергают или по крайней мере корректируют алармистскую риторику критических теорий медиа от В. Беньямина и М. Маклюена до П. Вирилио и Ш. Тёркл, согласно которым гаджеты являются «аморальными» в смысле разрушения традиционных ценностей и социальных связей.

Наблюдения в транспорте показывают, что пассажиры активно применяют технические средства для построения близких связей не только с теми, кто находится за пределами салона транспортного средства, но и с присутствующими в салоне пассажирами. Дэвид Бисселл, исследовавший пассажирские «аффективные атмосферы» в вагонах английских поездов, показал, что использование различных устройств для работы в «мобильном офисе» часто осуществляется миметически: пассажир пользуется гаджетом для работы, видя, как это делают другие [Bissell 2010: 274].

Помимо домашнего мира водителя и общего мира мобильных незнакомцев, в маршрутке есть мир близости. Если использование технических устройств в мире мобильных незнакомцев происходит, условно говоря, в режиме индивидуации, то в мире близости имеет место режим солидарности. Технические средства используются для того, чтобы знакомые и незнакомые люди могли быть ближе в социальном смысле. Например, в маршрутке часто можно видеть школьников, которые не отправляют друг другу сообщения или изображения, а показывают их друг другу на экране. Они не только взаимодействуют

посредством обмена информацией и демонстрации символического капитала, но и конструируют то, что мы называем социальным порядком. Однажды я наблюдал поведение двух знакомых девушек, одна из которых сидела в кабине, а другая — у нее за спиной в салоне, у двери, отделенная перегородкой от подруги. Девушки могли бы отправлять друг другу сообщения, но они предпочли показывать друг другу содержание айфонов, просовывая гаджеты между стеной и подголовником и непосредственно демонстрируя их друг другу. Подобную демонстрацию медиа можно видеть и среди влюбленных.

Часто можно наблюдать, как двое знакомых пассажиров слушают музыку с одного устройства так, что у каждого в ухе по наушнику. Один раз в трамвае мне встретился нетипичный способ обмена любимой музыкой:

> У двух подруг-студенток были одни наушники на двоих, у каждой по динамику в ухе. Они по очереди вставляли штекер наушников в свои айфоны: «А теперь послушай вот эту!» При этом девушки тихо подпевали и подтанцовывали руками. Им было весело, они улыбались, и, кажется, играли на пассажиров.

Здесь мы видим, как гаджет не разделяет людей, а выступает предметом дружеских отношений. Таким образом, то, что в данной работе называется *моральными мирами*, не является предсуществующей социальной конфигурацией, а обозначает типичную или атипичную ситуативную сборку, которая определяется гаджетами и другими материальными объектами.

Транспортная res publica

В моральных мирах маршрутных такси пассажиры могут ситуативно и контекстуально существовать «вместе» или «раздельно». Эту дихотомию и название статьи мне подсказал типичный случай в волгоградской маршрутке, когда пассажир предложил другому не платить самому, а подождать пока другие пассажиры передадут деньги и заплатить «вместе». Вместе или раздельно пассажиры перемещаются в общественном транспорте? Мы имеем две разных сборки, два разных моральных мира, которые можно видеть и в случае оплаты проезда, и в случае использования различных гаджетов.

Джейн Джекобс в книге «Смерть и жизнь больших американских городов» показала, что порядок публичного пространства, ежедневно «обеспечивающий безопасность и свободу граждан», создается совместными рутинными действиями не родственников, коллег и друзей, а совершенно незнакомых друг с другом людей: «Сумма мимолетных публичных контактов на местном уровне — в большинстве своем случайных, в большинстве своем связанных с заботами дня, неизменно дозируемых самими участниками, которым никто ничего не навязывает, — это ощущение публичного равенства между людьми, сеть публичного уважения и доверия, взаимопомощь в случае личной или общей необходимости. Отсутствие такого доверия — беда для городской улицы» [Джекобс 2011: 69]. С чего начать, если мы желаем лучше понять роли портативных гаждетов и беспроводных сетей в создании и поддержании отношений между незнакомыми людьми? Перспективы дальнейшего исследования режимов использования гаджетов в транспорте связаны со случаями, когда

незнакомые люди общаются с помощью гаджетов в режиме солидарности. Подобный «республиканский» мир, для которого характерна солидарность, можно проиллюстрировать следующим случаем на станции «Библиотека имени Ленина» московского метро:

> Хорошо одетый мужчина бежал по лестнице станции и забежал в последний момент в первый вагон метро, сразу же прошел через половину вагона и нажал кнопку связи с машинистом и говорит: «Спасибо». После этого пошел дальше по салону, по-видимому в поисках своего места. Машинист не расслышал: «Говорите!» После паузы еще раз: «Говорите!» Потом состав тронулся. Машинист не услышал мужчину, но многие пассажиры одобрительно кивали вежливости мужчины, поблагодарившего машиниста за то, что он подождал пассажира.

Здесь следует сделать несколько пояснений. Волгоградские маршрутки часто ждут бегущих пассажиров, и это воспринимается как проявление не крохоборства водителя, видящего в пассажире «еще двадцать рублей», а доброй воли. В московском метро поезда ходят по расписанию, и его нарушение ради отдельно взятого торопящегося пассажира не предполагается. В данном случае «спасибо» по внутренней связи было воспринято как благодарность пассажира за то, что водитель подождал его. В волгоградских трамваях часто можно видеть, как вагоновожатый ждет бегущего пассажира или открывает еще раз уже закрытые двери. Часто пассажир, заходя в салон, говорит «спасибо», при том что дверь в кабину закрыта и вагоновожатый не может слышать пассажира. Очевидно, что эта благодарность маркирует моральный порядок справедливости: люди солидарны, следует помогать друг другу, ждать торопящегося и благодарить в ответ. В случае в московском метро пассажир использовал для конструирования и фиксации этого порядка технику; водитель его не услышал, зато многие пассажиры восприняли произошедшее позитивно.

Еще одна наблюдавшаяся мною сцена происходила между незнакомыми людьми в плацкартном вагоне поезда Казань–Волгоград:

> В конце вагона в отсеке ехала компания из шести мужчин неславянской внешности, они о чем-то разговаривали друг с другом на незнакомом мне языке. В первом «купе» ехала семья из Средней Азии: пожилая женщина, женщина средних лет и ребенок. В какой-то момент мальчик лет трех-четырех пошел в конец вагона, мужчины подозвали его и показали ему на телефоне кота Talking Tom Cat[4]. Мальчик заинтересованно смотрел на действия кота и улыбался. Мальчику дали потрогать пальцем экран мобильного устройства. Мужчины смеялись и обсуждали, что мальчику нравится манипулировать котом на телефоне. Это была трогательная сцена. Мать мальчика звала его, чтобы он вернулся, он уходил, а потом вновь возвращался к телефону с котом. Насколько я могу судить, эти люди не были знакомы.

[4] Мобильное приложение, в котором необходимо заботиться о персонаже-коте, могущем повторять фразы пользователя.

Таким образом, технические средства находятся по ту сторону «добра» и «зла», так как онтологически не содержат в себе ничего хорошего или плохого, связывающего людей или разъединяющего. Они используются ситуативно в разных режимах, и с их (но не только их) помощью конструируются различные моральные миры. При этом сборки, в которые включены гаджеты, также оказываются ситуативными.

В волгоградских маршрутных такси можно выделить домашний мир водителя, индивидуальный и коммунальный мир пассажиров. В других мобильных местах возможны иные мобильные конфигурации и миры.

Литература

Болтански, Тевено 2000 — *Болтански Л., Тевено Л*. Социология критической способности // Журнал социологии и социальной антропологии. Т. 3. № 3. 2000. С. 66–83.

Джекобс 2011 — *Джекобс Дж*. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Нов. изд-во, 2011.

Зиммель 2002 — *Зиммель Г*. Большие города и духовная жизнь // Логос. 2002. № 3–4(34). С. 1–12.

Зиммель 2008 — *Зиммель Г*. Экскурс о чужаке // Социологическая теория: история, современность, перспективы / Под ред. А. Ф. Филиппова. СПб.: Владимир Даль, 2008. С. 9–14.

Карчагин 2014 — *Карчагин Е. В.* Универсальное в локальном: справедливость и городской общественный транспорт // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 7: Философия. Социология и социальные технологии. 2014. № 4. С. 68–78.

Кузнецов и др. 2015 — *Кузнецов А. Г., Тугушев И. Р., Шайтанова Л. А*. Маршрутные такси в оптике технической литературы: контроверзы социологии инженеров и «территория» социологических исследований транспорта // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 7: Философия. Социология и социальные технологии. 2015. № 1. С. 59–73.

Кузнецов, Шайтанова 2012 — *Кузнецов А. Г., Шайтанова Л. А*. Маршрутное такси на перекрестке режимов справедливости // Социология власти. 2012. № 6–7(1). С. 137–149.

Латур 2014 — *Латур Б*. Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2014.

Урри 2012 — *Урри Дж*. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2012.

Хайдеггер 1993 — *Хайдеггер М*. Время и бытие: Статьи и выступления. М.: Республика, 1993.

Bissell 2010 — *Bissel D*. Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport // Environment and Planning D: Society and Space. Vol. 28. No. 2. 2010. P. 270–289.

Faist 2013 — *Faist Th.* The mobility turn: a new paradigm for social sciences? // Ethnic and Racial Studies. Vol. 36. No. 11. 2013. P. 1637–1646.

Goffman 1971 — *Goffman E*. Relations in public: Microstudies of the public order. New York: Basic Books, 1971.

Lauriel et al. 2008 — *Laurel E., Lorimer H., Brown B. et al.* Driving and ‘passengering’: Notes on the ordinary organization of car travel // Mobilities. Vol. 3. No. 1. 2008. P. 1–23.

Sheller, Urry, 2006 — *Sheller M., Urry J.* The new mobilities paradigm // Environment and planning A. Vol. 38. No. 2. 2006. P. 207–226.

Together or apart? Moral worlds and user modes of mobile devices in Volgograd marshrutkas

Sivkov, Denis Iu.
PhD (Candidate of Science in Philosophy)
Visiting Scholar, Laboratory of Historical and Cultural Studies,
School of Advanced Studies in the Humanities,
The Russian Presidential Academy
of National Economy and Public Administration (RANEPA)
Awardee, Karamzin Scholarship-2017
Russia, 119571, Moscow, Prospect Vernadskogo, 82
Tel.: +7 (499) 956-96-47
Associate Professor, Department of Philosophy and Sociology,
Volgograd Institute of Management — branch of the RANEPA
Russia, 400005, Volgograd, Gagarina str., 8
Tel.: +7 (8442) 24-17-43
E-mail: d.y.sivkov@gmail.com

Abstract. This paper deals with how mobile devices function in the context of social order construction in public transport. Using ethnographic material that was collected in share-taxis (marshrutkas) in the city of Volgograd I show that gadgets are used in two user modes to create so-called moral worlds that define the plurality and contextuality of social assemblages. Social order is not predetermined, it is created and maintained "on the move". Passengers use gadgets to build "walls" and "windows" for direct communication with familiar and unfamiliar people in the cabin of the vehicle. Mobile devices are neutral in the moral sense, beyond "Good" and "Evil", because inside of them there is nothing that connects or disconnects individuals and groups.

Keywords: mobility, public transport, mobile devices, marshrutkas, social order, moral world, user mode

References

Bissell, D. (2010). Passenger mobilities: Affective atmospheres and the sociality of public transport. *Environment and Planning D: Society and Space, 28*(2), 270–289.

Boltanski, L., Teveno, L. (2000). Sociologiia kriticheskoi sposobnosti [The sociology of critical capacity]. *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noi antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology]*, 3*(3), 66–83.

Dzhekobs, Dzh. (2011). *Smert' i zhizn' bol'shikh amerikanskikh gorodov* [Transl. from Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House]. Moscow: Novoe izdatel'stvo. (In Russian).

Faist, Th. (2013). The mobility turn: A new paradigm for the social sciences? *Ethnic and Racial Studies, 36*(11), 1637–1646.

Goffman, E. (1971). *Relations in public: Microstudies of the public order.* New York: Basic Books.

Karchagin, E. V. (2014). Universal'noe v lokal'nom: spravedlivost' i gorodskoi obshchestvennyi transport [Universal in local: Justice and urban public transport]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Volgograd State University]. Ser. 7:

Filosofiia. Sotsiologiia i sotsial'nye tekhnologii [Philosophy, Sociology and Social Technology]*, 2014*(4), 68–78. (In Russian).

Khaidegger, M. (1993). *Vremia i bytie: Stat'i i vystupleniia* [Being and time: Articles and speeches. Transl. from selected works by M. Heidegger]. Moscow: Respublika (In Russian).

Kuznetsov, A. G., Shaitanova, L. A. (2012). Marshrutnoe taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti [Share-taxi on the crossroads of regimes of justice]. *Sociologiia vlasti* [Sociology of power] *2012*(6–7(1)), 137–149. (In Russian).

Kuznetsov, A. G., Tugushev, I. R., Shaitanova, L. A. (2015) Marshrutnye taksi v optike tekhnicheskoi literatury: kontroverzy sotsiologii inzhenerov i "territoriia" sotsiologicheskikh issledovanii transporta [Share-taxi in the optic of technical literature: Controversies of engineer's sociology and the "territory" of sociological studies of transport]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Volgograd State University]. Ser. 7: *Filosofiia. Sotsiologiia i sotsial'nye tekhnologii* [Philosophy, Sociology and Social Technology]*, 2015*(1), 59–73. (In Russian).

Lauriel, E., Lorimer, H., Brown, B. et al. (2008) Driving and 'passengering': Notes on the ordinary organization of car travel. *Mobilities, 3*(1), 1–23.

Latur, B. (2014). *Peresborka sotsial'nogo: vvedenie v aktorno-setevuiu teoriiu* [Transl. from Latour, B. (2005). *Reassembling the social: Introduction to actor-network theory*. Oxford: Oxford Univ. Press]. Moscow: Izdatel'skii dom Vysshei shkoly ekonomiki. (In Russian).

Sheller, M., Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and planning A, 38*(2), 207–226.

Urri, Dzh. (2012). *Sotsiologiia za predelami obshchestv: vidy mobil'nosti dlia XXI stoletiia* [Transl. from Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Mobilities for the twenty-first century*. London; New York: Routledge]. Moscow: Izdatel'skii dom Vysshei shkoly ekonomiki. (In Russian).

Zimmel', G. (2002). Bol'shie goroda i dukhovnaia zhizn' [Transl. from Simmel, G. (1903). Die Grosstädte und das Geistesleben. In Th. Petermann (Ed.). *Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung*, 185–206. Dresden: v. Zahn & Jaensch]. *Logos, 2002*(3–4(34)), 1–12. (In Russian).

Zimmel', G. (2008). Ekskurs o chuzhake [Transl. from Simmel, G. (1992). Exkurs über den Fremden. In G. Simmel. *Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Georg Simmel Gesamtausgabe*. Vol. 11, 764–770. Frankfurt a. M.: Suhrkamp]. In A. F. Filippov. (Ed.). *Sotsiologicheskaia teoriia: istoriia, sovremennost', perspektivy* [Sociological theory: History, modernity, perspectives], 9–14. St. Petersburg: Vladimir Dal'. (In Russian).

Sivkov, D. Iu. (2017). Together or apart? Moral worlds and user modes of mobile devices in Volgograd marshrutkas. *Shagi / Steps, 3*(2), 131–141