АНТОН КАРПОВ

zindar@mail.ru

НЕКОТОРЫЕ МОМЕНТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ: ДИСКУРСИВНАЯ КОМПЕТЕНТНОСТЬ И ДИСКУРСИВНОЕ НАСИЛИЕ

Сама идея текста связана с дидактической проблемой объяснения студенческой аудитории содержания понятия «дискурс» или, если хотите, с эпистемическим развитием автора. В свое время основные усилия по пониманию и изложению приходились на триаду «дискурс» - «фрейм» - «контекст», в которой как раз и удавалось преодолеть проблемы дилетантского эксплуатирования термина «дискурс». Речь идет о том, что понятие «дискурс» часто применяется как избыточное в содержательном плане: с одной стороны – глубоким, насыщенным, многогранным, а с другой стороны – рыхлым, размытым, ничего-уже-не-означающим.

Пытаясь преодолеть эту проблему, автор обращал внимание студентов и – реже - собеседников в дискуссиях на возможность конструирования ловушки для этой категории через искусственные тенета соединения по ассоциации. Якобы достаточно отстроить дискурс от контекста в трактовке Тёна ван Дейка, с одной стороны, и от фрейма в трактовке Ирвинга Гофмана, с другой, как содержание этого понятия станет прозрачнее. Разночтения начинают восприниматься как различия в позициях.

Но это заблуждение. Несовпадение позиций Гофмана, Минского и ван Дейка в описании категории «фрейма», а затем всеобщее бурное обсуждение проблемы различения «фрейма»\«практики»\«работы» в русскоязычной социологии и этнометодологии разрушило хрупкую условную конструкцию. У нас нет фрейма, от которого можно отстроиться, чтобы что-то прояснить. Если попытаться объяснять категорию дискурса посредством демонстрации её отличий от категории фрейма, то можно запутать и любую студенческую аудиторию, и самого докладчика.

Но именно поэтому для автора важно найти лапидарные, «примитивные» темы для обсуждения, чтобы на примерах рассмотреть и показать (а возможно и поспорить), что же относится к дискурсу, а что – нет.

В этом тексте речь пойдет исключительно о повседневных ситуациях – в частности, о ситуациях в общественном транспорте. Автор участвовал во множестве подобных ситуаций в качестве стороннего наблюдателя, а также исполнителя некоторых из ролей в разных городах и странах, но основной массив наблюдений и рефлексии относится к Новосибирской городской агломерации. Во-первых, мы попытаемся выделить те элементы описываемых

паттернов поведения и социальных конвенций, которые представляются нам переменными или параметрическими характеристиками повседневной дискурсивной практики, зависящими от разных культурных обстоятельств. Во-вторых, мы обратим внимание на вариативность этих и других элементов дискурсивной практики в пределах большого города и его пригородов в зависимости от различных видов транспорта. Кроме того, мы обратим внимание на некоторые систематические формы репрезентации Другого в речи, а также расщепление понятия «Другого» на несколько сложнодополняющих категорий.

Ситуация исследования

Группирующиеся на остановке люди молча взвешивают шансы – свои и других – уехать туда, куда им нужно. В ряде случаев эта ситуация оказывается полностью бесконфликтной, поскольку ехать всем предстоит в разные направления, и они ждут разные маршруты. В других случаях борьба за посадку регулируется некими правилами. В Новосибирске институциональная живая очередь образуется только на конечных остановках. Невольно возникают ассоциации с маргиналами, которые в городах Западной Европы умудряются пролезть без очереди, жестко сформированной железным лабиринтом стационарной остановки.

Выразительные молчаливые паузы с разглядыванием контрагента, использование различных техник тела для намека, техническая переналадка отношений «знакомый незнакомец» и «дружелюбный коллега по работе» - все эти и многие другие фрагменты социального взаимодействия вызваны к жизни простой диспозицией. В общественном транспорте не хватает мест: во многих случаях не хватает сидячих мест, и кому-то приходится ехать стоя, иногда очень некомфортно, в ряде случаев вообще не хватает мест для посадки, и часть страждущих остаются ожидать на остановке.

Далее мы опишем типичные ситуации нехватки места и стандартные представления о правилах и конвенциях, регулирующих эту ситуацию. Но наш интерес и нахальство в обращении к теме дискурсивного насилия связаны с тем наблюдаемым фактом, что консенсус разных сторон в определении вменяемых в данной ситуации правил и порядка организации содержит лакуны или претерпевает разрывы. Иными словами, систематически воспроизводятся ситуации, когда разные участники событий настаивают на приоритете, руководствуясь разными основаниями. Взаимные настройки, внешние регуляции могут носить индивидуальный, случайный или ситуативный характер, но в целом набор альтернатив известен практически всем участникам и наблюдателям. Более того, именно представление об альтернативах и способах перехода к той или иной альтернативе мы считаем дискурсивной компетентностью.

Впрочем, не только место при посадке и распределение сидячих мест является предметом интереса в рамках данного текста. Ровно те же самые

пассажиры и водители ограничены дискурсом и используют фреймы в сосуществующих контекстах – оплата проезда, остановки и траектории движения, реже – скорость, курение, музыка. Мы не сможем описать все богатство и разнообразие жизни маршрутках, но мы надеемся на интерес читателя и попытку сравнить и сопоставить общественный транспорт в других городах с приводимыми ниже примерами и суждениями.

Описание объекта

Рассмотрим для понимания объекта типичную ситуацию, фрагменты которой наблюдал автор и участники полевых исследований неоднократно, а их комбинация в одной истории не противоречит логике и вполне может наблюдаться «как есть».

Место: маршрутное такси «Газель», следующее по протяжённому маршруту (время в пути – около 30 минут, расстояние между основными остановками - более 5 км). В ней 12 мест для пассажиров в салоне и 2 – рядом с водителем

Посадка в маршрутку с автоматическими дверями осуществляется по безусловному согласию водителя – как только кто-то подходит к закрытой двери, он ее открывает, а потом закрывает. Передняя дверь не открывается, но когда к ней подходит молодая девушка, водитель поднимает кнопку и пассажир садится. Тут же к ней на второе сиденье спереди подсаживается мужчина средних лет, но девушка и водитель ничего не говорят.

Садящиеся на конечной остановке пассажиры собирают и передают деньги. Машина не отправляется, пассажиры нервничают, большинство молча поглядывают на часы, один пассажир через 7 минут после посадки уточняет, когда отправится автобус, и пассажиры поясняют ему: «*пока не наполнится*». Водитель, услышав этот диалог, громко говорит «*Щас-щас, уже поедем*». Некоторые пассажиры уточняют, сколько будет стоить их проезд, если они едут не до конечной остановки маршрута, а выходят по пути – этот вопрос связан с тем, что параллельно до пересадочного пункта ходит сокращенный маршрут, и его тариф дешевле на 5 рублей, а до некоторых более близких точек тариф дешевле на 20 рублей. Один из пассажиров передает крупную купюру, но не хочет забирать монеты, которые в горсть собрали другие пассажиры – надеется, что водитель сдаст ему бумажными купюрами. Водитель спрашивает «*А помельче не было?*» и отправляется за разменом в ближайший киоск. Тем временем, все сидячие места оказываются заняты. Расчеты с остальными пассажирами, которые передают мелкие купюры и монеты, вынуждено совершает пассажир, сидящий на ближайшем месте к водителю внутри салона, спиной к нему. Водитель возвращается и передает сдачу в основном монетами.

Между прочим, рассадка по местам носит неоднозначный характер. Как мы уже указали, для кого-то из пассажиров привлекательными являются места возле водителя или хотя бы «лицом по ходу движения». Иногда они напрямую обращаются к уже разместившимся с просьбой «*а не могли бы Вы пересесть, мне сложно ехать против движения*». Форма обращения может варьироваться, равно как

и рационализация с точки зрения просящего и выслушивающего может быть различна. Часть пассажиров избегает посадки на места «передавашки» (термин был использован студенткой-антропологом без пояснений, в предположении что все и так знают о ком идет речь). При этом, одно из этих самых нежелательных для большинства мест оказывается специфически привлекательным для пассажира с габаритным багажом (как вариант – для женщины с маленьким ребенком и санками). Пока оставим вопрос о том, что такие пассажиры нередко поворачиваются боком или берут на руки часть своего багажа\детей, и таким образом демонстративно отказываются от выполнения социальной обязанности передавать оплату и сдачу. Важнее здесь их посягательства на удобное место «*Подвиньтесь, пожалуйста, чтоб я не проходила и не толкала всех своими санками\своим чемоданом*». Эпизоды редки, но хорошо запоминаются участникам и наблюдателям – двигаться и пересаживаться никто не хочет, и чемодан\санки оставляют о себе напоминания на телах и одежде пассажиров по всему салону.

Вернемся к повествованию о самой ситуации. После отправки, совершив ряд операций сложения и умножения вслух (то, что одни из водителей хорошо и быстро считают и никогда не ошибаются, а для других любая операция более чем из трех действий в уме – это проблема, мы в данном случае не рассматриваем), водитель обнаруживает, что его расчеты не сходятся и негодующе сообщает, что не все заплатили, и снижает скорость движения до 5 км\ч. Все гневно переглядываются, одна из пассажирок спрашивает «*Девушка, вот вы когда расплатились*» у молодой девицы, та поясняет, что ей отдавали сдачу с ее сотни. В конце концов, один из пассажиров понимает, что им за двоих передали слишком много сдачи, хотя он передавал свою купюру с комментариями «*за двоих*». Водитель получил причитающуюся сумму (которая несколько превышает его ошибку в расчетах), продолжает ворчать, но повышает скорость до приемлемой для пассажиров городского транспорта (140-160 км\ч). Впрочем, сама по себе скорость передвижения по трассе также может стать предметом предварительной дискуссии с пассажирами. Пока шла посадка на конечной остановке, некоторые пассажиры от бурчания под нос переходили к прямым вопросам к водителю «*Когда поедем уже? Я опаздываю*» или того хуже «*Почему Вы не открыли (автоматическую) дверь, когда XXX автобус подъехал??? Что за самоуправство, мы что, крепостные здесь?*» - водитель может кратко пояснить «*Не бойтесь, сейчас догоним*». И тогда кто-то из пассажиров может заявить о своем нежелании ехать на высокой скорости, приводя некоторые аргументы а) о высокой опасности аварий в маршрутке, особенно для пассажиров в салоне, не пристёгнутых ремнями безопасности, б) о высоком риске быть остановленным ГИБДД и потерять в итоге еще больше времени.

Маршрутка отправляется, но делает остановки на всех остановочных пунктах в начале своего пути. На них много страждущих, большинство из которых заглядывает в салон, и увидев, что есть только стоячие места, отказывается от посадки. Типичный диалог при этом довольно прост «*Места есть еще свободные?*» - «*Только стоя*». Впрочем, некоторые из пассажиров внутри

маршрутки могут ответить «*Нет*», и тогда люди с остановки могут задать вопрос водителю «*А стоя можно*?», либо зайти, бормоча себе под нос «*Лучше плохо ехать, чем хорошо ждать*». Вопрос к водителю задается, поскольку на некоторых маршрутах есть прямой запрет на поездку стоя. После первых двух остановок один из пассажиров восклицает «*я выхожу на XXX*», после остановки автобуса выходит - это позволяет одному из страждущих зайти в салон и ехать, наклонившись. Водитель делает еще одну остановку, и заходит молодая женщина в теле, с утомленным лицом. Ей тоже приходится ехать стоя, на той остановке, где вышел пассажир, возникает ситуация – на освободившееся место садится пассажир, который поехал стоя, наклонившись, «*при условии что*». На него выразительно сверкают глазами сидящие рядом пассажиры, особенно дамы. Ведь вполне вероятно, что еще одна стоящая пассажирка – беременна и плохо себя чувствует. Никто не произносит ничего вслух.

Анализ

Термины как границы

Утверждают, что в одном из сибирских городов борьба между муниципалитетом и коммерсантами-перевозчиками за установление правил и налогообложение привела к появлению категории, звучащей как плеоназм для меня – «маршрутные автобусы». Таким образом, их противопоставили муниципальным автобусам и маршрутным такси, уже зажатым в тиски требований и инструкций. Но для нашего дискурса понимание все же важно. В отличие от троллейбусов и автобусов, в том числе коммерческих, маршрутки предполагают право каждого пассажира на сидячее комфортное место. Некогда это сочеталось с кратной разницей в стоимости проезда (20 нынешних копеек против 5-6 - в СССР), постепенно эта разница сократилась до 2 раз для очень длинных маршрутов и малозаметных 20% на коротком трафике. Одновременно вырос (скаламбурим, встал во весь рост) феномен стоячих пассажиров в маршрутках. Исторически неизвестно кому принадлежит эта инициатива, но и сейчас это «серая зона» в конвенциональном поле – мы в один день можем наблюдать пассажиров, которые пытаются зайти, чтобы уехать стоя, вопреки возражениям водителей, и водителей, которые пытаются заманить пассажиров ехать стоя, вопреки негодованию уже сидящих пассажиров. Я уверен, что синхронно с развитием «возможности ехать стоя» происходит деградация права пассажира маршрутки сидеть. То есть – если Вы уже сели, это не значит, что никто не может попросить Вас уступить место. Это, конечно, может оказаться социальный психолог, начитавшийся Милгрэма. Но гораздо чаще это будет пассажир, который транслировал свое преимущественное право из автобуса и троллейбуса. Здесь нет полного консенсуса, но нет и систематических конфликтов.

Отметим несколько трендов (с которыми смогут поспорить другие наблюдатели, разумеется):

- есть принципиальная группировка – в городских автобусах, троллейбусах и трамваях место будут уступать быстрее и «охотнее», чем в электричках и метро, пригородных автобусах. Маршрутки в минивэнах замыкают этот список, хотя в Фордах и Рено можно спокойно ехать стоя ограниченному числу пассажиров;

- в час-пик, когда вероятность переполнения транспорта возрастает, происходит нечто вроде сублимации дискурсивных границ. Ослабевают притязания и\или они все равно не получают поддержки у пожилых мужчин, женщин среднего возраста, но оперативней и жестче усаживают совсем дряхлых бабушек, женщин с младенцами. В полупустом вагоне, автобусе эти грани размыты. Логично было бы объяснить, что притязание предъявляется к ближайшему сидящему, и он не может укрыться за дисперсией ответственности, с другой стороны, на всех все равно места не хватит и стоящие смиренны;

- у самих водителей маршруток есть регуляция – недопустимо набирать стоящих пассажиров, когда на конечной остановке стоит очередь из других машин. Разумеется, это правило нарушается иногда даже на конечной, но и обратную связь «*На такой-то остановке еще человек 5 стоят ждут*» - звонок по телефону, жестовые обозначения встречным водителям о своей наполненности, никто отрицать не может;

- для маршруток можно обнаружить зоны жесткого сопротивления водителя стоячим пассажирам, потому что есть известные зоны контроля и наказания со стороны ГИБДД. Но, независимо от этого, на последней четверти длинного маршрута пассажиры чаще соглашаются ехать стоя, а водитель перестает негодовать;

- ниже мы обратим внимание на то, что более высокий уровень свободы и произвола водителя в маршрутке ощущается и обсуждается пассажирами. Это может быть использовано как во благо и удовольствие пассажиров, так и вызвать их негодование.

Таким образом, интерпретация «маршрутки» как обособленного понятийного пространства является конвенцией.

Дискурс

Условимся, что в этой работе мы будем понимать под дискурсом систематические ограничения, налагаемые на конструируемые смыслы, возможность их производства и целенаправленную интерпретацию. Интерпретативная сторона дискурсивной практики переплетается с другими категориями – фреймами\сценариями, фреймами\практиками, контекстом и макроструктурой.

Тариф. Обсуждение тарифов само по себе не относится к дискурсам – это настройка, выбор правильного фрейма. Особенно это акцентируется тем,

что некоторые водители дифференцируют тарификацию «в рабочем режиме», хотя это прямо запрещено указаниями управления перевозок, но, похоже, не преследуется коллегами по цеху. Отметим, что «хорошим тоном» является переход на дифференциальную тарификацию при посадке дополнительных пассажиров после преодоления около 20% пути, особенно если они едут стоя. Уточним – дифференциальная тарификация не является произволом водителя, в представлении многих пассажиров «так и должно быть» и самый справедливый тариф – это стоимость поездки на локальном маршруте, то есть сколько бы стоила поездка между этими пунктами по минимальной существующей возможности.

Около 3 лет назад эта конвенция доминировала и водители с ней соглашались, хотя в определенных ситуациях жестко требовали оплаты по единому тарифу. Определенные ситуации – это в первую очередь когда в маршрутку дальнего следования пытаются залезть пассажиры двух остановок, лишая таким образом водителя явного дохода от тех, кто поедет до конца. Но в свое время городские власти попытались жестко пресечь практику дифференцированных тарифов, и, судя по всему, даже контролировали исполнение этого единства. Водитель был помещен в позицию молчаливого истукана, о чем свидетельствуют таблички с требованиями задавать вопросы о несправедливости стоимости проезда не ему, а по указанным телефонам. В то же время, продолжается конкурентная борьба за пассажиров, и часть водителей соглашается на дифференцированные тарифы. Поэтому мы регулярно слышим и участвуем в диалогах типа «*А до XXX тоже 45 рублей*?» или «*А отсюда 30 или тоже 40 до города*?» - «*Спросите у водителя*». Ибо доброжелательные всезнайки, которые вчера ехали и наблюдали правило дифтарифа, сегодня могут попасть впросак, или наоборот. Отметим, что пассажиры маршрутки нередко демонстрируют органическую солидарность: в ответ на посягательства на спокойствие водителя со стороны недовольных они защищают его по ряду причин – водитель не виноват, у него есть план и хозяин, у него есть ЦУГАЭТ или другие городские чиновники, и в конце концов. даже если он не прав, он за рулем, а мы все хотим доехать живыми.

Более того, оппортунизм пассажиров маршрутки иногда проявляется в дополнительных платежах – когда пресловутый безбилетник или разрыв в расчетах водителя так и не выявляются, кто-то из пассажиров может передать денег от себя, лишь бы ехать. На наш взгляд, это связано с относительным удешевлением проезда в маршрутках и в то же время осознанием «престижного» положения этого вида транспорта по сравнению с другими (скряги-пенсионеры и льготники должны ждать автобуса и потом толкаться в нем, условно говоря).

Таким образом, общий дискурс «*проезд в маршрутке оплачивается по установленному тарифу*» переплетается с контекстуальным маркером «*эта поездка должна стоить дороже, чем в автобусе*» и критическим дискурсом «*за что мы платим, если нам относятся как к пассажирам трамвая*». При этом базовый дискурс иногда ставится под сомнение не только забывчивыми «зайцами», но и пассажирами, которые демонстративно отказываются платить по каким-то своим причинам.

Порядок оплаты (на входе\на выходе) относится к практикам, в то время как диалог о конкретной стоимости конкретного проезда – это фрейм по интерпретации скрытой компоненты базового дискурса. Базовый дискурс, таким образом, включает в себя помимо указанной общей части, еще и вариативную компоненту, о которой водитель оповещает, отчуждаясь от нее.

Место и передача денег. Выбор сидячего места, согласования где места могут быть «заняты», а где нет, на мой взгляд, являются дискурсивной практикой, контаминированной пересечением некоторых контекстов. Дело в том, что для большинства пассажиров большинство мест в маршрутках чудовищно неудобны по линейным размерам – и по длине ног, и по ширине плечей. В то же время, ряд пассажиров чувствительны к сидению «*лицом по ходу движения*», часть панически опасаются сквозняков.

Деятельность по сбору и передаче денег насаждает фрейм поведения тем, кто сидит в узловых местах, но выявляет базовые дискурсы кооперации в расчетах и получении сдачи. Провал кооперации в приведенном примере не является абсолютом – если бы водитель или сам пассажир обратился за помощью в размене крупной купюры, то, скорее всего, некоторые пассажиры заглянули бы в кошелек и с высокой вероятностью разменяли бы эту купюру на более мелкие.

При движении по пробкам и просто в городском трафике водитель с обычной (то есть не автоматической) дверью не может контролировать высадку и посадку, даже если громко негодует по этому поводу, когда пассажиры начинают выходить при перестроении во второй ряд и\или наборе скорости. Для внезапного выхода пассажиры выбирают удобную стартовую позицию (именно поэтому они иногда борются за ключевые места), а вошедшие «на ходу» пассажиры получают меньше прав в своих притязаниях на сидячие места, вплоть до отказа поставить на колени часть багажа\взять на колени ребенка, чтобы освободить сидячее место.

Остановка и маршрут. Вопрос о возможности остановки по требованию в любом месте является одним из дифференцирующих между собой города, реже части агломерации или исторические периоды. Формальные запреты ГИБДД являются риторической фигурой. Отметим, что общий дискурс налагает жесткие запреты на требование остановиться немедленно, даже если это штатная остановка (памятны таблички «*Остановки тута и здеся не делаем*»), а нештатные, но традиционные остановки (на светофоре, у ларька) сопровождаются не просто указанием, но ритуальным фреймом просьбы-условного согласия. То есть водитель предупреждает, что «*остановим, если красный будет*», «*остановим, если помехи никому не создадим*». Не стоит делать из водителей поклонников правил и требований ГИБДД – нередко, если попросить о штатной остановке слишком заблаговременно (водитель успеет забыть) или слишком поздно, Вы рискуете попасть в ситуации повторного требования («*Кричите об остановке так, как будто Вы ее проехали*» и дополнительно «*Водитель*

глухой, об остановках предупреждайте громко, четко и заранее»), и тогда высадка может быть осуществлена во 2-3 полосе, да еще с помехой двум выезжающим с остановочного кармана автобусам.

Отдельной темой является коррекция маршрута по просьбам пассажиров. Я не знаю, насколько распространены такие притязания – но в новосибирском Академгородке это была типичная ситуация для поездки из города в НГУ. Дискурс формально налагал запрет на изменение маршрута, при этом предполагался риск санкций налагаемых на водителя со стороны контролирующих органов. Но при этом он допускал фрейм обращения с просьбой и переговоров. Довольно легко было обнаружить, что необходимы предварительные согласования между пассажирами (фрейм\сценарий «*А все до универа*?») и выбор аниматора (продолжение сценария – «*Давайте Вы водителя попросите, он девушке не откажет*»).

Другой «другой». Как мы уже отмечали, некоторые из компонентов дискурса водитель комментирует в форме личной речи, примеряя на себя их авторство. В отноении других компонентов водитель отчуждается или отмалчивается, перенося ответственность за них на отсутствующих лиц. Это могут быть хозяева-коммерсанты, которые требуют объема выручки и\или количества рейсов, это могут быть другие водители со своего или конкурирующего маршрута, это могут быть городские власти, сотрудники ГИБДД, другие контролеры. Иногда это даже мифическое общественное мнение пассажиров, с которым водитель может риторически согласиться («*Я вам разрешу, а потом на меня другие жаловаться будут*») или полемизировать с ним упреждающим образом («*А то начнете сейчас говорить что*…»). Водитель как эксплуатируемый хозяином работник – тема, которую используют и сами водители, и пассажиры-оппортунисты. Нежелание выполнять существующие требования по интервалу, дозаполнение стоячими пассажирами сопровождается ссылкой на требуемую выручку.

В то же время, никакой «другой» хозяин не помогает оправдать праксис, который порождает критический дискурс «*пассажиры как крепостные водителя*». В одних случаях пассажиры смиренно переходят из полупустой маршрутки в другую, дабы она уехала полной (при этом некоторые теряют вкусные, полученные путем решающего рывка или даже ожидания следующей машины, места), в других – водитель не позволяет выходить тем пассажирам, которые уже сели. Как мы уже упоминали, это может быть автоматическая дверь, которую невозможно открыть изнутри (сам водитель курит снаружи и недоступен для немедленных устных претензий), но может быть и злорадный отказ в повторной посадке («*Я вот таких не люблю, которые мечутся туда-сюда, я лучше полупустой поеду*» - в Газели 2 свободных места и 13 пассажиров).

Заключение

На наш взгляд, биоценоз жизни в пределах и рядом с маршрутками – это даже не универсум. Как мы уже отметили, на конвенции и практики в его

пределах прямое влияние оказывают проезжающие мимо автобусы, пробка или станция электрички, решения и действия ЦУГАЭТ и ГИБДД. Но переплетенность ситуативных обстоятельств столь крепка, что я бы поостерегся называть это контекстом. Скорее, к контекстуальному уровню можно отнести такие вещи как «*маршрут и его длительность*», «*направленность по пробке\против пробки*», «*габариты и состояние транспортного средства*», «*относительная стоимость проезда*».

Дискурсы не производятся местными властями или уровнем инфляции. Они, безусловно, носят характер социального факта как для пассажиров, так и для водителей. Заметим, что оставленные за рамками текста темы как раз блекнут и в действительности – курение водителя, разговоры водителя и сидящих рядом с ним пассажиров по мобильному телефону, выбор музыки и уровня громкости. Эти разговоры тоже ведутся, но всё же менее предсказуемо. С одной стороны, во всех этих случаях более заметна сила формальной регуляции (помимо законов и ПДД есть еще «Решение общего собрания Союза Перевозчиков Сибири»), с другой стороны – разница в оценке происходящего может выдать полный спектр поверх стандартного безразличия с точки зрения разных пассажиров.

Жизнь среди пассажиров (какую форточку открыть\закрыть, что можно и нельзя делать) тоже не обладает свойствами дискурсивности – меньше ограничений, меньше директивной силы, слабее интерпретативная узда. Например, сделавшая замечание целующейся в маршрутке паре дама «*Да постыдитесь, здесь же дети едут*» быстро осталась в изоляции, после того как другой пассажир прокомментировал «*Дети обратили внимание только после Вашей реплики, заметьте*».