

Латыпов Ильяс Альбертович
Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Москва, Российская Федерация
ialatypov@edu.hse.ru

**Непреднамеренные последствия повседневного взаимодействия:
контрфинальность в конститутивном порядке⁵¹⁵**

Аннотация. В представленной работе описываются основные элементы механизма производства контрфинальности в конститутивном порядке, и приводится эмпирическая иллюстрация фиксации работы этого механизма. Сначала представлен анализ идей Ю. Элстера относительно феномена контрфинальности и выделена проблема несоответствия этих представлений реалиям повседневной жизни, где люди действуют ситуативно, организуя конститутивный порядок. Сначала, обозначена связь контрфинальности с конститутивным порядком, а затем, из определения контрфинальности и примеров, выведены ряд понятий, с помощью которых можно описать процесс производства контрфинальности в конститутивном порядке. Эти понятия используются при описании очереди в вагон метро.

Ключевые слова: контрфинальность; конститутивный порядок; интенциональное действие; непреднамеренные последствия; очередь; пространство и время

Latypov Ilyas Albertovich
National Research University «Higher School of Economics»,
Moscow, Russian Federation
ialatypov@edu.hse.ru

**Unintended consequences of everyday interaction: counterfinality
in constitutive order⁵¹⁶**

Abstract. The presented theory-oriented article describes the main elements of the counterfinality's production mechanism in a constitutive order, and provides an empirical illustration. The counterfinality in Elster's theory is a contradiction that generates collective action in order to overcome this contradiction and contribute to social change. However, this approach ignores the very process of producing counterfinality and does not correspond to the realities of everyday life, when people producing constitutive order. From the definition of counterfinality, its properties and examples, and from the description of the constitutive order conception, a set of concepts are derived. These concepts are used to describe the queue for the subway car.

Keywords: counterfinality; constitutive order; intentional action; unintended consequences; queue; space and time

⁵¹⁵ При подготовке данной статьи были использованы результаты авторского диссертационного исследования на тему «Механизм производства контрфинальности в конститутивном порядке: случай очереди в вагон метро», защищенной в 2017 году в НИУ ВШЭ.

⁵¹⁶ In preparing of this article, the results of the author's dissertation research on the topic "Mechanism of producing counter-finality in a constitutive order: the case of a queue in a subway car", which was defended in 2017 at the Higher School of Economics, were used.

Теоретическая основа исследования: контрфинальность и конститутивный порядок

Понятие «контрфинальность» ввел Жан Поль Сартр, для анализа непреднамеренных последствий истории [Sartre, 2004]. Его трактовка данного понятия не получила широкого распространения в философии, но сам термин постепенно прижился в социологии. Элстер определяет контрфинальность как непреднамеренные последствия, которые возникают, когда группа людей действует несоординированно [Elster, 1978: 96]. Это определение явилось ключевым для дальнейшего исследования данного феномена [Boudon, 2016; Baert, 1991; Barnes, Sheppard, 1992; Giddens, 1984].

Основной тезис Элстера состоит в том, что при определенных структурных условиях, контрфинальность⁵¹⁷ подталкивают людей к коллективным действиям с целью преодоления противоречия. Коллективное действие может привести к изменению или же к прекращению процесса изменения. Поэтому, условия такого действия могут выступать как условия стабильности и как условия для изменений. В этом смысле, теория Элстера называется дуальной теорией социальных изменений. Однако применительно к анализу повседневной жизни, последствия контрфинальности не есть преодоление противоречия, а скорее это изменение текущей ситуации, её нормализация. Прежде всего, меняются действия участников взаимодействия. Эти изменения порождают новый порядок, который можно назвать конститутивный порядок. Конститутивный порядок – это не результат действий, это текучая последовательность действий. Элстер не рассматривает контрфинальность на уровне конститутивного порядка, однако именно такой переход на микроуровень позволит рассмотреть процесс производства контрфинальности, в чем и состоит основанная цель данной статьи. Мы хотим показать, как контрфинальность производится, описывается и анализируется на уровне повседневного взаимодействия. Для этого нам нужно рассмотреть понятие конститутивного порядка.

Конститутивный порядок – это ситуативный порядок, который производится в деталях действия индивидов. Конститутивный порядок производится в последовательности действий. Концепция конститутивного порядка наиболее последовательно представлена в этнометодологической традиции [Garfinkel, Livingston, 2003; Гарфинкель, 2009; Rawls, 2009; Корбут, 2013]. Поэтому конститутивный порядок рассматривается как порядок повседневности, где люди включены в рутинные взаимодействия.

Из анализа примеров контрфинальности у Элстера, можно вывести ряд понятий, с помощью которых описывается процесс производства контрфинальности. Рассмотрим несколько примеров.

- «В лекционном зале, где каждый встает на ноги, чтобы лучше видеть докладчика, никто не может этого сделать» [Elster, 1978: 110]. Здесь стоит сделать

⁵¹⁷ Контрфинальность выступает как разновидность социального противоречия наряду с субоптимальностью, которую мы рассматривать не будем.

несколько замечаний, которые Элстер упускает. Во-первых, нужно сказать о пространственной организации лекционного зала. Если парты расположены в виде лестницы, где каждая следующая парта стоит выше другой, тогда контрфинальности не будет. Люди не будут мешать друг другу. Контрфинальность может возникнуть только в том случае если все парты будут на одном уровне. Во-вторых, нужно посмотреть на расположение людей в этом пространстве. Контрфинальность будет в том случае, если зал заполнен полностью и между людьми практически нет свободного места, что делает их весьма зажатыми и ограниченными в своих движениях.

- «Когда все одновременно хотят депонировать свои деньги или снять с депозита, никто не сможет этого сделать» [Elster, 1978: 110]. Здесь всплывает важность одновременности большого количества индивидуальных действий для возникновения контрфинальности. Однако не всегда это так. Часто действия не происходят одновременно, но контрфинальность все равно возникает. Точнее было бы говорить, что контрфинальность возникает, когда действия происходят в определенном отрезке времени. Ситуация с невозможностью депонирования денег возникает обычно во время экономических кризисов, поэтому для анализа контрфинальности именно этот промежуток времени представляет интерес. Вряд ли можно представить такую ситуацию в обычное время. В этом примере также следует обратить внимание на то, что контрфинальность возникает, потому что так устроена банковская система. Все банки оперируют деньгами вкладчиков, выдают кредиты, вкладываются в облигации и недвижимость, и потому, не имеют возможности выдать деньги всем вкладчикам одновременно. Это можно назвать информационной структурой или фоном феномена контрфинальности. Знание этой информационной структуры позволяет понять, почему контрфинальность произошла и возможно даже предотвратить её появление.

- Третий пример Элстер берет из политической системы. Он пишет: «Можно предположить, например, что некоторые избиратели, которые обычно голосуют за определенную партию, чувствуют себя настолько уверенными в том, что их партия победит, что они позволяют себе иначе неслыханную роскошь голосования за другую сторону, чтобы дать своей стороне качели влево или вправо» [Elster, 1978: 111]. Если очень большое количество людей будет действовать таким образом, результатом может быть контрфинальность. В этой ситуации четко видна еще одна особенность контрфинальности – она возникает из-за предположения избирателей, что они единственные кто будет действовать подобным образом.

Это далеко не полный список примеров, который Элстер предлагает в качестве иллюстрации контрфинальности. Однако, как нам кажется, эти примеры описывают ключевые положения, которые необходимы для понимания контрфинальности. Из них мы можем выделить ряд ключевых понятий, с помощью которых можно описать не только контрфинальность как результат, но и механизм её производства. Мы выделяем следующие понятия: *информационный фон, пространство, время, интенциональное действие и нескоординированность*. Эти понятия являются тем языком описания, который присутствует у Элстера, но не получает развитие. Для нашей же задачи

описания процесса производства контрфинальности эти понятия являются ключевыми элементами этого производства.

При анализе контрфинальности в конститутивном порядке, мы будем ориентироваться также на *последовательность действий*, которая составляет основу конститутивного порядка. Таким образом, у нас есть ряд понятий, которыми можно описать процесс производства контрфинальности в конститутивном порядке. Каждое понятие в операционализации конкретного эмпирического исследования представляет собой элемент механизма производства контрфинальности, и в зависимости от того, как каждый элемент будет включен в производство, контрфинальность будет иметь определенный вид или же вовсе не проявляться. Далее, на эмпирическом объекте мы покажем, как повседневное взаимодействие можно проанализировать как процесс производства контрфинальности в конститутивном порядке.

Дизайн исследования

Для эмпирического исследования производства контрфинальности в конститутивном порядке мы сосредоточимся на феномене очереди в вагон метро в московском метрополитене. Методом сбора информации был выбран метод наблюдения. Для наблюдения была выбрана станция Выхино, таганско-краснопресненской линии метро. Такой выбор обусловлен тем, что станция Выхино является второй по загруженности станцией в Москве, уступая только Комсомольской.

Наблюдения проводились несколько раз в феврале 2019 во временном промежутке между 7: 00 и 9: 00. Именно в этом промежутке времени на этой станции часы пик. В общей сложности было проведено 8 часов наблюдений.

Перед процедурой наблюдения был составлен план наблюдения, состоящий из 4 вопросов, включающих в себя обозначенные элементы механизма производства контрфинальности:

1. Как люди попадают в вагон? Как люди действуют? Что происходит, когда поезда нет, когда он подъезжает, когда он стоит и когда уезжает?
2. Как организация пространства и времени влияют на действия людей?
3. Какова очередность входа в вагон?
4. В какой момент происходит нарушение последовательности входа в вагон?

В ходе наблюдения все заметки были внесены в дневник наблюдения, содержащий категории, соответствующие элементам механизма производства контрфинальности.

Случай Выхино

Организация пространства и времени

На рисунке 1 представлена схема станции Выхино. Утром, с семи до девяти, на платформе в направлении станции «Рязанский проспект», образуются огромные очереди, которые являются результатом организации пространства.

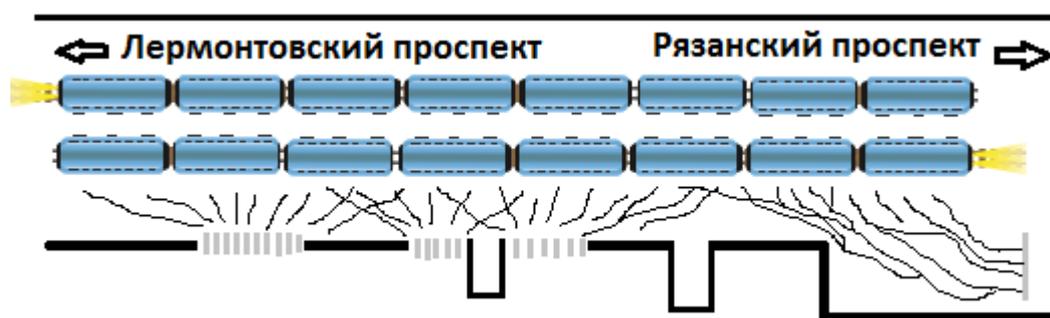


Рисунок 1. Схема станции метро Выхино

Первое на что стоит обратить внимание – это большое количество входов. Входы на платформу имеются около четвертого, пятого и седьмого вагонов. Около первого вагона также имеется переход на платформу от платформы, где останавливается пригородный электропоезд. Благодаря такому расположению входов обеспечивается равномерное распределение пассажиров по всей платформе. Здесь большинство людей, проходят примерно два вагона влево и вправо, после того как попали на платформу. Получается, что последний вход обеспечивает больше всего пассажирами последние четыре вагона, а средние входы средние четыре вагона. Первые два вагона, прежде всего, заполняются пассажирами из электропоезда, но, конечно, некоторая часть проходит и дальше. Это общие закономерности работают и во время слабой загруженности, и во время сильной загруженности. Однако во время сильной загруженности, конечно, ситуация немного сложнее. Есть люди, которые плотно стоят близко к входам в вагон, и есть часть людей, которая идет вдоль платформы, в поисках наиболее подходящего места для входа. Такую ситуацию чаще всего можно наблюдать, когда приходит пригородный электропоезд и очень большое количество людей поступают на Выхино.

В утренних часах пик ситуация на платформе очень сильно меняется в зависимости от того, в какой промежуток времени мы наблюдаем события. В семь часов утра людей на платформе уже много, но проходящие поезда еще не столь сильно заполнены, и каждый пассажир может войти практически в любой вагон. Примерно до 7:40 можно наблюдать следующую ситуацию: на платформе стоят люди, ждущие поезд. Когда поезд приходит, часть людей заходит в вагон, а часть остается на платформе. При этом люди, стоящие на платформе, мешают другим желающим войти в вагон. Во время наблюдения было зафиксировано две ситуации, когда люди переходили на повышенные тона, а двое мужчин чуть ли не влезли в драку. Такое развитие событий связано с особой организацией движения поездов. Дело в том, что утром каждый третий поезд приезжает пустым и именно его ждет некоторая часть людей. Когда пустой поезд приходит, люди быстро забегают в вагон и занимают сидячие места, начиная с центра, а не с краю, как это описано в статье А. Корбута [Корбута, 2009]. Возможно, такое расположение обусловлено длительностью поездки. В целом этот временной промежуток представляет значительный интерес для нашей

проблемы, так как в этой ситуации имеются противоречивые интенции и нескоординированность. Люди, которые стоят сзади, ожидают, что люди, стоящие спереди, начнут входить в вагон, как только откроются двери. Однако этого не происходит, и им приходится либо пробиваться сквозь этих стоящих людей, либо же обходить их, что занимает достаточно большое количество времени и не всегда оборачивается успехом. К тому же такой обход может стоить хорошей позиции и желание войти в вагон в такой ситуации может пропасть. Тогда человек, не успевший попасть, остается ждать следующий вагон и занимает уже позицию наиболее близкую к входу в вагон. Если ему, конечно, позволят это сделать, потому что каждый понимает, что сейчас может прийти третий поезд и необходимо занять первую позицию чтобы сесть в лучшем месте и всю поездку ехать в комфорте. Эта ситуация представляет значительный интерес для описания механизма производства контрфинальности и в последующем анализе мы еще вернемся к ней.

Примерно после 7:40 ситуация на платформе меняется. Людей становится больше, и теперь, ждать каждый третий поезд становится тяжело. Большой поток людей не дает права просто стоять у входа. Нельзя даже отойти от платформы и ждать третий поезд в стороне, потому что, когда поезд придет уже протолкнуться будет невозможно. Поэтому постепенно, часам к восьми, ожидающие люди пропадают. Ситуация ухудшается еще и тем, что теперь каждый шестой поезд проходит мимо. То есть пустой поезд не останавливается и едет дальше. Из-за этого людей становится еще больше, и следующий поезд принимает очень большое количество пассажиров. Скорость входа в пустой третий поезд становится очень высокой и люди проталкиваясь, сбивают любую последовательную организацию очередности.

Поступая на платформу из всех входов, люди заполняют все пространство около входа в вагон. Здесь нет людей, стоящих в сторонке, здесь нет людей, которые могут заскочить в последний момент. Чаще всего двери закрываются спустя 7–10 секунд, не обращая внимания на то, что кто-то еще пытается войти. Как и на Таганской, поезда здесь приходят примерно каждую минуту, но и за это время людей на платформе не становится меньше. Особенно большое скопление людей образуется, когда приезжает электропоезд, и люди, переходящие через передние двери, занимают места не только около первых двух вагонов, но идут дальше по всей платформе, в итоге организуя огромные очереди практически в каждый вход в вагон. Однако и в этой ситуации мы можем наблюдать очередность входа и процесс производства контрфинальности.

Очередность входа в вагон

Станция Выхино является наземной открытой станцией, поэтому здесь очень хорошо видно поезд, когда он приближается. Люди стоят плотно, и каждый надеется оказаться ближе к входу в вагон. Здесь часто происходят смещения. Если поезд остановился, и люди вошли в определенном месте, не факт, что следующий поезд остановится там же и место входа не изменится. В связи с плотностью любое смещение

очень критично. Промажнувшись на полметра можно не попасть в вагон. Поэтому каждый старается быть ближе к центру входа.

Конечно, ситуации бывают разные, и часто вход в вагон – это дело случая. Сначала остановимся на типичном случае, который можно наблюдать с 7: 00 до 7: 40. На рисунке 2 представлена схема расположения людей на платформе и направления движения. Здесь красным цветом обозначены пассажиры, которые не собираются входить в данный вагон, а стоят для того, чтобы занять лучшую позицию для входа в пустой вагон. Зеленным цветом обозначены пассажиры, которые хотят войти в вагон, но встречают сопротивление в виде впереди стоящих пассажиров. Тогда они либо проталкиваются сквозь этих стоящих пассажиров, либо же обходят их сбоку, как это показано стрелками на схеме.

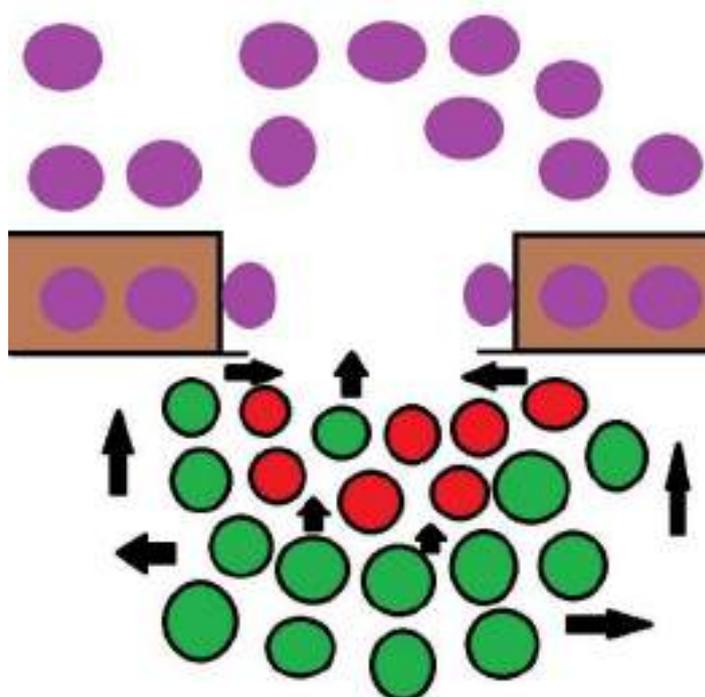


Рисунок 2. Очередность входа в вагон до 7: 40

Часто происходит так, что люди, стоящие в центре сзади, не успевают попасть в вагон, потому что поздно осознают, почему очередь не двигается и что нужно делать. Люди, стоящие спереди, стараются не пускать людей сзади, потому что если они не успеют войти, то хотя бы останутся на очень выгодном месте. Это место весьма ценно для более комфортной поездки. Поэтому если человек не смог протиснуться или обойти, и остался на платформе, для того чтобы войти в следующий непустой вагон, ему нужно все же занять такую позицию, которая будет гарантировать вход и не будет мешать стоящим на платформе пассажирам.

Эта ситуация весьма сложна для анализа производства контрфинальности. С одной стороны, здесь мы видим, что у одной части людей одна интенция, а у другой иная. Вопрос о том, как это различие влияет на производство контрфинальности, будет обсуждаться далее. Пока что можно однозначно констатировать, что в

контрфинальности, оказываются люди, которые не смогли оценить ситуацию правильно и опоздали с выбором необходимой последовательности действий.

После 7: 40 людей на платформе становится больше и можно наблюдать три сценария развития событий (рисунок 3).

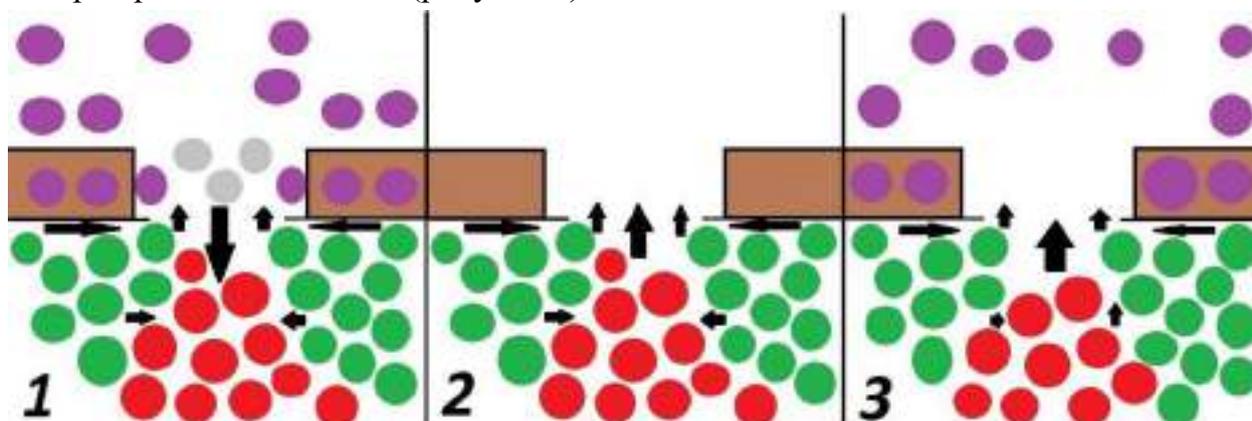


Рисунок 3. Три сценария очередности входа в вагон после 7: 40

Во всех трех случаях имеется большое скопление людей, которое условно можно поделить на три очереди: две по бокам и одна в центре. Эта условность связана с высокой плотностью и трудностью проведения четких границ. В целом, здесь три очереди совершают вход в вагон в определенной последовательности, которая нарушается и возникает ситуация контрфинальности.

В первом случае, имеются несколько выходящих пассажиров, которые обычно стоят спереди. Они выходят из вагона и создают сопротивление людям, стоящим в центральной очереди. Люди сбоку начинают входить в вагон, прежде всего с самых краев. Проход вдоль стенки, как показано на рисунке является очень эффективной тактикой. Часто люди в этом положении придерживают дверь и используют силу тяги, для того чтобы протолкнуть впереди стоящих людей. Люди сбоку всяким образом стесняют людей в центре, пробивая себе дорогу по бокам. Люди в центре оказываются в очень сложном положении: они встречают сопротивление выходящих, их стесняют с двух сторон и лишь некоторые участники этой очереди попадают в вагон. По большей части их попадание в вагон это результат проталкивания людей, стоящих сзади.

Во втором случае очередь выстраивается в пустой вагон. Здесь для центральной очереди нет сопротивления, и некоторое время соблюдается очередность входа. Часть людей заходит сбоку, затем часть с центра, затем часть с другого бока. Эта очередность нарушается, когда кто-нибудь сбоку начинает толкать людей спереди себя и соответственно люди в центре опять оказываются притесненными. Интенсивность входа в вагон очень высокая, потому что каждый понимает, что раз вагон пустой, то есть хорошие шансы занять удобную позицию. Однако, даже если все удобные места уже заняты, вагон заполняется битком и еще несколько людей остаются на платформе. В этой ситуации оказываются люди, которые также заняли неудачную позицию и к тому же не проявили должного стремления войти в вагон. В каждой подобной ситуации имеются люди, которые стоят довольно далеко от входа, но за счет того, что они

толкают людей спереди или придерживают дверь и силой тяги проталкивают себя вперед, они обеспечивают себе место в вагоне.

В третьем случае мы имеем дело с непустым вагоном, в котором нет выходящих людей. Вагон обычно заполнен не слишком сильно, но главная особенность – это меньшая интенсивность входа. Люди понимают, что раз этот вагон не пустой, то вскоре должен прийти пустой вагон, и находясь спереди можно обеспечить себе наилучшее место входа. В целом здесь также в контрфинальности оказываются люди, которые заняли неудачную позицию.

Все эти ситуации имеют сходства и различия. Тут есть большое скопление людей, часть из которых стоит в неудачной позиции, есть нескоординированные действия и нарушение очередности входа. В итоге, некоторые люди оказываются в контрфинальности. Конечно, некоторые сценарии и отдельные компоненты ситуации могут различаться, но механизм практически идентичен: *неудачная позиция, нарушение очередности*. Какой бы сценарий не был осуществлен, эти элементы производства контрфинальности всегда будут присутствовать.

Информационный фон на платформе

На Выхино информационный фон имеет небольшое значение. Из-за того, что людей здесь очень много и распределение по всей платформе равномерное, пространство для смещений весьма ограничено. В час пик можно наблюдать две ситуации: когда между входами есть свободное пространство, и когда его нет. В первом случае смещение возможно, если поезд останавливается немного не в том месте, где был прошлый. Тогда люди, стоящие у самых краев, делают шаг в сторону, чтобы занять то же положение, которое было бы если бы поезд остановился там, где и ожидалось. Когда свободного пространства между входами нет, то совершить смещение немного сложнее. С каждой стороны стоят люди, которые имеют те же интенции и которые не готовы уступать место. В этом случае, те кто стоял у самого входа, при приезде поезда могут упустить это место и зайти немного позже и занять не ту позицию, которую они могли бы занять, остановись поезд в положенном месте.

На Выхино, люди, попадая на платформу, оглядываются и обращают внимание на расположение людей. Скопления всегда большие, поэтому в какое бы место не встал человек, скорее всего ему придется простоять в этой очереди один или два проходящих поезда. Однако, это наиболее эффективный способ попасть в вагон.

Общие замечания об интенции и действиях

Контрфинальность на платформе это результат действий людей, за которыми стоят определенные интенции. Интенция у каждого человека на платформе – войти в вагон, но это лишь часть интенции. В исследовании группы ученых из Сеула, которые изучали специфику выбора определенного вагона во время утреннего часа пик, выделяются две структуры выбора (Рисунок 4) [Kim, 2014: 255].

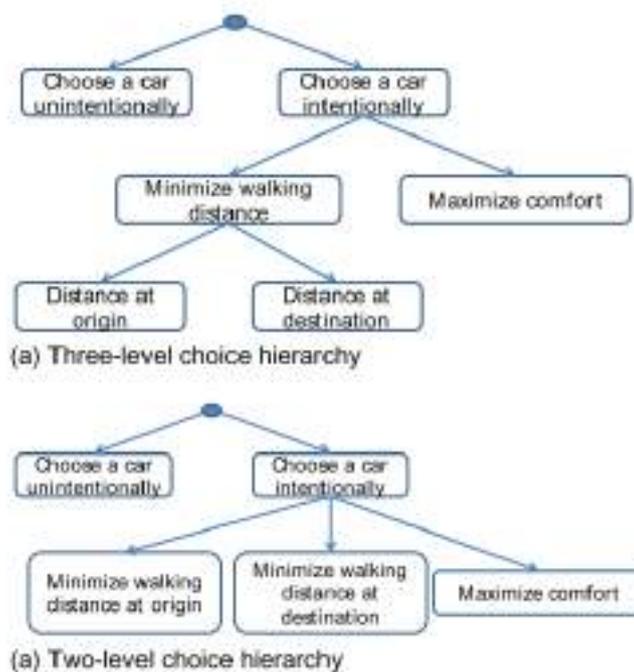


Рисунок 4. Структура предполагаемого выбора

При попадании на платформу человек может выбрать определенный вагон намеренно или же случайно. Если он делает это намеренно, то выбор стоит между максимизацией комфорта и минимизацией прохождения расстояния. Минимизация прохождения расстояния может быть ориентирована на станцию отправления или же на станцию назначения. Авторы приходят к выводу, что двухуровневая структура выбора более надежна. Если человек выбирает определенный вагон намеренно, то именно эти три мотива определяют его выбор⁵¹⁸.

Если мы применим эту схему выбора к пассажирам станции Выхино, то, во-первых, следует различать эти мотивы в двух промежутках времени. До 7:40 комфорт добивается одними действиями, а после уже другими. Во-вторых, следует обозначить наличие противоположных интенций и их роль в образовании контрфинальности. Это обстоятельство особенно важно в теоретическом плане.

Чтобы добиться комфортной поездки, необходимо стоять как можно ближе к краю платформы. На Выхино, до 7:40 многие люди знают, что каждый третий поезд приходит пустой, и так как людей еще не так много, а поезда приходят часто, можно подождать и ехать всю дорогу в комфорте. Другая часть людей, либо этого не знает, либо это им не столь важно. Они не стоят в очередях, не мешают другим, они заходят в вагон, когда есть возможность. В первом случае люди ориентированы на комфорт, во втором люди ориентированы на попадание в вагон независимо от комфорта. Эти противоположные интенции порождают конфликт. Некоторые люди не могут войти в

⁵¹⁸ Мотив в данном случае также может быть определен как интенция, так как связан с определенной целью и имеется ориентация на будущее. Мы будем рассматривать мотив как часть интенции, как то, что вплетено в сложную структуру действия и способствует противоречию.

вагон, потому что им мешают те, кто ждет третий поезд. Можно ли назвать эту ситуацию контрфинальностью? С одной стороны, в этой ситуации имеются все компоненты, которые описаны в теоретическом определении контрфинальности. Тут есть интенция, одновременность действия, нескоординированность и предположения об отношениях с другими. Однако, здесь имеются не одна, а две интенции, и они противоположны. И все же, если абстрагироваться от интенций людей, которые ждут третий поезд, те люди, которые просто хотят войти в вагон и не могут, потому что перед ними препятствие, все равно оказываются в контрфинальности по тем же причинам, что и люди в обычной очереди. Здесь также имеется нарушение очередности входа и плохая позиция. И несмотря на то, что здесь есть противоположная интенция, она выступает таким же компонентом ситуации производства контрфинальности как, например ширина входа в вагон, ширина платформы и наличие выходящих пассажиров, способствующих нарушению очередности входа. С этой точки зрения, мы можем говорить о наличии контрфинальности на платформе Выхино с 7: 00 до 7: 40.

Конечно, наличие противоположных интенций связано с наличием конечных интенций. Если человеку, например, нужно ехать 15 остановок, то ему легче подождать несколько минут на платформе, создавать препятствия для других людей, но, в конце концов, зайти в третий поезд и сесть в удобном для себя месте. Поезд все равно заполнится битком на следующих станциях, зато заняв хорошую позицию, это обстоятельство не будет создавать дискомфорт.

На Выхино пространство входов организовано равномерно, но после попадания на платформу, с любого входа, большинство людей действуют в радиусе четырех вагонов. Это значит, что либо для большинства людей эти мотивы вовсе не важны, либо же они заранее выбирают место входа, которое будет ближе всего к тому вагону, который им нужен. В последнем случае, проследить влияние этих мотивов на выбор места входа и нужного вагона, не представлялось возможным.

После 7: 40 очередность входа меняется, людей становится больше и соответственно люди действуют немного иначе. Теперь мотив комфорта не столь важен, потому борьба за него становится довольно серьезной и непредсказуемой. Люди, которым повезет оказаться на краю платформы в момент приближения пустого поезда, этот комфорт будет гарантирован, но, чтобы оказаться в этой ситуации, практически невозможно стоять остальное время и пропускать людей вперед. Плотность очередей очень высокая и часто люди входят в вагон, потому что их буквально заталкивают туда. Поэтому некоторые люди не являются собственно агентами своих интенций, а их попадание в вагон – это дело случая.

Несмотря на наличие множества мотивов и выделенные базовой (войти в вагон) и конечной (выйти на станции X) интенции, наиболее важна конечно базовая интенция. Людям главное войти в вагон, потому что большинство едут на работу и этот фактор является определяющим. Конечно, они могут заранее выбрать место входа на станцию, тем самым минимизировав расстояние, которые им нужно пройти на станции отправления или назначения. Они могут делать это даже автоматически, не придавая

этому особого значения, действуя по привычке. До 7: 40 можно бороться за комфорт и контролировать место для более удобного выхода на станции назначения (например, можно встать сбоку от сидений, возле двери). После 7: 40 эти мотивы уже не столь важны, и людьми движет интенция просто войти в вагон. Реализация конечной интенции и других мотивов это уже дело случая.

Заключение

Проведенное исследование было направлено на изучение механизма производства контрфинальности в конститутивном порядке, выявлении составляющих его элементов и эмпирической иллюстрации работы данного механизма. Сначала были обозначены теоретические представления Юна Элстера о контрфинальности. Элстер описывает контрфинальность как непреднамеренные последствия, вызванные нескоординированными действиями. Основная идея Элстера состоит в том, что после наступления контрфинальности, люди должны организоваться для преодоления противоречия, что будет способствовать социальным изменениям. Сосредоточение на последствиях контрфинальности оставляет без внимания процесс производства контрфинальности. Анализ процесса производства контрфинальности позволяет переопределить контрфинальность не в терминах причины социальных изменений, а в терминах результата работы сложного механизма производства, состоящего из множества взаимосвязанных элементов. Предположение Элстера о социальных изменениях после контрфинальности неверно для повседневной жизни, где люди не имеют длительных отношений и возможности для координации действий. Поэтому, для описания процесса производства контрфинальности мы сосредоточились на повседневных взаимодействиях, где контрфинальность не способствует изменениям, а скорее происходит с некоторой периодичностью между процессами производства конститутивного порядка.

Из примеров, которые Элстер приводит для иллюстрации контрфинальности, были выделены ряд элементов механизма производства контрфинальности: *информационный фон, пространство, время, интенциональное действие и нескоординированность*. Эти понятия составляют основной тезаурус для описания процесса производства контрфинальности. *Последовательность действий* является основой конститутивного порядка и составляет еще один элемент механизма производства контрфинальности, специфичный для конститутивного порядка. Контрфинальность это опорная точка, которая обозначает конец производства одного конститутивного порядка и начало производства другого порядка. Однако и в процессе производства конститутивного порядка мы можем наблюдать работу ряда элементов производства контрфинальности. Информационный фон, пространство, время, интенциональное действие, последовательность действий и нескоординированность – это основные элементы механизма производства контрфинальности в конститутивном порядке.

Для эмпирического исследования контрфинальности в конститутивном порядке был выбран случай очереди в вагон метро на станции Выхино.

В зависимости от такого как организовано пространство, мы видим разные проявления контрфинальности. На Выхино входы на платформы расположены равномерно, и несмотря на то, что большинство людей действуют в радиусе четырех вагонов, организация пространства способствует повсеместному проявлению контрфинальности.

Тесно с организацией пространства связана организация времени. Чем чаще будет приезжать поезд, тем меньше будут очереди и больше свободного пространства. Практически каждая секунда имеет значение, когда открывается двери вагона. Некоторое время уходит на выходящих, если они имеются, и тогда время входа в вагон сокращается, и люди начинают действовать более активно. Если же выходящих нет, то время для входа в вагон около 7–10 секунд, однако интенсивность входа зависит от количества входящих пассажиров. Любая деталь, задержка или запинка, важна при общем рассмотрении контрфинальности в конститутивном порядке.

Утренний час пик имеет свои особенности. Обозначение четких границ анализируемого временного промежутка является ключевым моментом в описании механизма производства контрфинальности в конститутивном порядке. Здесь следует различать два вида этого промежутка. Во-первых, это общий промежуток времени, в рамках которого периодически производится контрфинальность. Например, на Выхино этот временной промежуток составляет два часа, с 7: 00 до 9: 00. Во-вторых, в рамках данного общего промежутка времени имеются микропромежутки, в рамках которых производство конститутивного порядка перетекает в чистое производство контрфинальности, и после наступления контрфинальности, этот процесс начинает повторяться. В метро этим отрезком времени является приход поезда. Каждый раз, когда закрываются двери и на платформе остаются люди, которые не смогли войти, начинается новый этап производства контрфинальности в конститутивном порядке.

После попадания на платформу люди выстраиваются в очередь для входа в вагон. Очередь выступает как организация последовательности входа в вагон. Термины последовательность и очередность в данном случае являются синонимами. В метро для входа в вагон выстраиваются три очереди, которые организуют порядок входа в вагон. Последовательное чередование очередей при входе в вагон является основой производства конститутивного порядка. В момент нарушения последовательности возникает нескоординированность действий, что приводит к контрфинальности. Как было показано, бывают разные ситуации очередности входа и в каждой ситуации есть свои особенности. Однако общими элементами всегда является *неудачная позиция и нарушение очередности входа*.

Информационный фон как элемент механизма производства контрфинальности включает любую информацию, которая влияет на действия людей. В метро такой информацией являются таблички со временем прихода поезда, сообщения по громкой связи, расположение людей на платформе. Когда человек попадает на платформу, он

оценивает ситуацию и выбирает очередь, в которой он будет стоять, пока не сможет войти в вагон. Если у него не получается попасть в вагон, он понимает, что действовал не так как следовало, и опираясь на опыт организует действия, которые гарантируют ему вход в следующий вагон.

Ключевым элементом механизма производства контрфинальности является интенциональные действия. На платформе каждый человек совершает множество действий с одной целью – попасть в вагон. Имеются также важные мотивы выбора определенного вагона и то, что мы назвали конечной интенцией (выйти на станции X). Эти переменные не всегда работают и не всегда имеют значение для анализа контрфинальности, но без указания на их существование, анализ был бы неполным.

Библиографический список

Гарфинкель Г. Концепция и экспериментальные исследования «доверия» как условия стабильных согласованных действий / Пер. с англ. А. М. Корбута // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 1. С. 10–51.

Корбут А. Концепция конститутивного порядка в этнометодологии // Журнал социологии и социальной антропологии. 2013. Т. XVI. № 2. С. 65–81.

Корбут А. На что можно указать пальцем? Фрейм, практика, вещь и кое-что еще // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 1. С. 70–85.

Baert P. Unintended consequences: a typology and examples // International sociology. 1991. Vol. 6. № 2. P. 201–210.

Barnes T., Sheppard E. Is There a Place for the Rational Actor? A Geographical Critique of the Rational Choice Paradigm // Economic Geography. 1992. Vol. 68. № 1. P. 1- 21.

Boudon R. The Unintended Consequences of Social Action. New York: Springer, 2016. 232 p.

Elster J. Logic and Society: Contradictions and Possible Worlds. Chichester and New York: John Wiley & Sons, 1978. 235 p.

Garfinkel H., Livingston E. Phenomenal field properties of order in formatted queues and their neglected standing in the current situation of inquiry // Visual Studies. 2003. Vol. 18. № 1. P. 21–28.

Giddens A. The Constitution of Society: Outline of the Theory of Structuration. Berkeley: Univ of California Press, 1984. 402 p.

Kim H., Kwon S., Kook Wu S., Sohn K. Why do passengers choose a specific car of a metro train during the morning peak hours? // Transportation Research Part A. 2014. № 61. P. 249–258.

Rawls A. W. An essay on two conceptions of social order: constitutive orders of action, objects and identities vs aggregated orders of individual action // Journal of Classical Sociology. 2009. Vol. 9. № 4. P. 500–520.

Sartre J. P. Critique of Dialectical Reason: volume 1 Theory of Practical Ensembles. London: Verso, 2004. 836 p.