

Социология. Социальная работа

УДК 316.752

Шахова Ирина Афанасьевна

Амурский государственный университет

Г. Благовещенск, Россия

E-mail: Ira2260@mail.ru

Shakhova Irina Afanasevna

Amur State University

Russia, Blagoveshchensk

E-mail: Ira2260@mail.ru

СОЦИАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В КВАЗИГРУППАХ

SOCIAL FEATURES OF INTERACTION IN QUASI-GROUPS

Аннотация. В статье анализируются социальные особенности квазигрупп в поездах дальнего следования. На примере конкретных социологических исследований показаны социальные особенности пассажирских квазигрупп. Изучение социальных взаимодействий подобного типа актуально для познания структуры современного общества.

Abstract. The article analyzes the social features of quasi-groups in long-distance trains. Using the example of specific sociological studies, the social features of passenger quasi-groups are shown. The study of social interactions of this type is relevant for understanding the structure of modern society.

Ключевые слова: квазигруппы, социальные взаимодействия, функции квазигрупп, жизненный мир человека, социальные контакты.

Key words: quasi-groups, social interactions, functions of quasi-groups, human life world, social contacts.

DOI: 10.22250/20730268_2022_96_56

Человек в отличие от животных благодаря разуму создал вторую среду существования – искусственный мир социальных связей между людьми. Система этих связей представляет собой сложную социальную сеть, организующих социальную реальность общества. Связи, как социальные ниточки, формируют социальную ткань общественной жизни, задают перспективу и форму жизнеспособности существования человеческой структуры.

Природа социальных связей определяет социальные взаимодействия различного механизма. Как известно, взаимодействие – это любое поведение индивида либо группы индивидов, имеющих значение для других индивидов и групп индивидов в данный момент и в будущем. Основным двигателем дискурса социальных взаимодействий являются потребности человека.

Культура повседневности порождает огромное количество взаимодействий между человеческими акторами. Повседневное, привычное, обыденное составляет базовую основу бытия человека. Ежедневно мы совершаем огромное множество элементарных актов социального взаимодействия, даже не подозревая об этом. Социальные акты происходят спонтанно, естественно, выражают природу физиологических инстинктов и потребностей людей. Они способствуют саморегулированию всех элементов подвижной системы общества, решают задачи адаптации и интеграции ее разрозненных

элементов. Они и составляют единство всех жизненных миров человека, организуют его пространство и время как философские категории, а в целом – весь дизайн человеческой жизни. Предметом социологии является проблема социального взаимодействия.

Историография изучения этой проблемы весьма обширна. Исследования социальных взаимодействий в классических социологических концепциях XIX и первой половины XX в. О. Конта, Э. Дюркгейма, К. Маркса, Ф. Энгельса, М. Вебера, Г. Зиммеля, П. Сорокина положили начало теоретическому изучению социального взаимодействия. В XX в. они теоретически расширились и дополнились рядом теоретических подходов в работах представителей ведущих социологических школ – Дж. Г. Мида, Т. Парсонса, Р. Дарендорфа, Л. Козера, Дж. Хоманса, Э. Гофмана, А. Шюца, П. Бергера и Т. Лукмана, Г. Гарфинкеля, Ю. Хабермаса, Э. Гидденса, П. Бурдьё и др.

Одним из вариантов социального взаимодействия в повседневности являются квазигруппы. Они представляют собой временные переходные образования от социальных общностей к социальным группам.

Однако у этих нестабильных образований можно выделить черты социальных групп. Квазигруппа – это слабоустойчивая общность, не имеющая определенной структуры, в рамках которой люди практически не взаимодействуют между собой [1]. Она формируется на основе одинаковых условий жизни. Однако совокупность людей становится квазигруппой только тогда, когда они могут осознать эту одинаковость, проявить свое отношение к ней.

Квазигруппы имеют следующие социальные особенности. Во-первых, их образование спонтанно, т.е. индивиды образуют подобный тип социальных образований нецеленаправленно. Данный фактор определяет неустойчивость взаимосвязей внутри квазигрупп. Взаимодействия подобного рода весьма стандартны и не отличаются богатой палитрой, так как отвечают на базовые потребности. В основном это весьма поверхностные и психологически неглубокие социальные контакты, необходимые индивидам для решения бытовых вопросов. Социальные взаимодействия в подобных социальных образованиях имеют короткий жизненный срок. Жизненный цикл квазигрупп заканчивается с удовлетворением основной потребности их возникновения. Однако в социальной жизни квазигруппы играют весьма значительную роль в организации деятельности людей в культуре повседневности.

Проблемное поле данной исследовательской проблемы весьма разнообразно. Каковы социальные особенности взаимодействия в квазигруппах? Что представляет механизм их образования и структурирования в отличие от устойчивых социальных общностей? Какие факторы определяют жизненный цикл существования квазигрупп? Какие функции в системе общества они выполняют?

На базе Центра социологических исследований Амурского государственного университета в 2021 г. О.А. Зливко были проведены социологические исследования социальных взаимодействий внутри квазигрупп в поездах дальнего следования. Эмпирической базой исследований послужили результаты онлайн-анкетирования пассажиров (200 человек), а также глубинное интервью с участием респондентов трех типов – типичные, нетипичные и эксклюзивные пассажиры (9 человек).

Пассажиры дальнего следования как квазигруппа являются специфичной социальной общностью. Формирование квазигрупп в поездах дальнего следования происходит спонтанно и самопроизвольно за счет длительного времянахождения пассажиров в вагоне. Например, период совместной коммуникации может длиться более шести дней рейс (Тында – Анапа).

Пассажирская квазигруппа соответствует следующим признакам [2]. Это повышенное скопление людей на небольшой территории, что значительно нарушает зону личного пространства и накладывает повышенные требования коммуникации. Пассажирская квазигруппа эмоционально вовлечена в социальные акты взаимодействия. Ее образование стихийно, изначально имеет слабую организованность. Но самое главное – отсутствие общей, всеми осознаваемой цели. Квазигруппа аморфна, неустойчива, существует весьма непродолжительный временной период.

Специфика объединения людей в пассажирские квазигруппы происходит за счет решения бытовых вопросов и удовлетворения экзистенциальных потребностей, связанных с решением различных бытовых проблем повседневности. Набор подобных потребностей весьма стандартен и даже примитивен. Для каждого пассажира актуально обеспечение удобства спального места, корректности общения, установление психологически комфортных связей между попутчиками во время поездки [3]. Именно эти цели определяют социальное взаимодействие, которое, в свою очередь, является основной жизненной потребностью человека. Лишь взаимодействуя с другими пассажирами, он удовлетворяет подавляющее большинство своих социальных потребностей и интересов, реализует свои ценностные и поведенческие интенции.

Таким образом, под пассажирской квазигруппой нужно понимать стихийно возникшее и характеризующееся отсутствием общей для всех осознанной цели многочисленное скопление пассажиров, пребывающих в непосредственных контактах друг с другом в одном купе или в одном вагоне. За счет тесного контакта они могут находиться в состоянии повышенного эмоционального возбуждения.

Объект исследования был разделен по нескольким возрастным группам обоего пола: 18 – 30 лет; 31 – 54 лет; 55 лет и старше. Это позволило выявить особенности взаимодействия квазигрупп в каждой демографической группе по ряду рассматриваемых проблем.

Для выявления факторов формирования квазигрупп в поездах дальнего следования необходимо было выяснить, насколько удовлетворены пассажиры условиями поездки. Условия в вагонах дальнего следования определяют создание определенных квазигрупп, связанных целью добраться до места следования наиболее комфортно.

В целом респонденты всех возрастных категорий удовлетворены условиями, предоставляемыми в поездах дальнего следования. Это связано не только с появлением железнодорожных вагонов современного типа и предоставляемыми в них услугами. Важнейший гарант комфортного существования индивидов во время передвижения – наличие юридических норм, которые ограничивают девиантное поведение во время вынужденного совместного существования людей различного культурного, экономического, возрастного статуса. Формальные правила, касающиеся распития спиртных напитков в поездах, курения во время поездки, нарушения общественного порядка, регулируются соответствующими санкциями за игнорирование данных норм социального поведения.

Фактор комфорта в усовершенствованных вагонах влияет на респондентов и формирует квазигруппы по удовлетворенности/неудовлетворенности. Респондентам был задан вопрос: «Удовлетворяют ли Вас условия, предоставляемые в поездах дальнего следования?» Ответы распределились следующим образом: 32% респондентов женского пола и 30% респондентов мужского пола полностью удовлетворены условиями в поездах дальнего следования. Как видим, фактор пола выявил незначительное различие в удовлетворенности пассажиров. Мужчины менее удовлетворены поездами дальнего следования в сравнении с женщинами. Возможно, это связано с запретом на употребление спиртного и курения, что ограничивает свободу некоторых представителей мужской гендерной общности, имеющих вредные привычки. Для женской категории данные социальные нормы не являются столь жесткими и не влияют на степень удовлетворенности поездкой. Частично удовлетворены условиями путешествия 56% женщин и 46% мужчин. Можно предположить, что требовательность женской категории гораздо выше к предоставляемым услугам железнодорожного ведомства, чем у респондентов-мужчин, относящихся к качеству комфортабельности в дорожных условиях более снисходительно. Частично не удовлетворены 10% женщин и 5% мужчин. Причины этого могут быть различными и выявлены в уточняющих вопросах. Неудовлетворенность высказали 7% женской группы и 13% мужской. Интересно, что затруднились ответить на этот вопрос всего 2% мужчин. Женщины не испытывали затруднения с оценкой своей удовлетворенности в данном вопросе.

Дифференциация пассажиров по фактору возраста дала следующие результаты. Больше половины респондентов из группы 18-30 лет отдали свой голос за вариант ответа «частично удовлетворен» и «полностью удовлетворен». Важен анализ причин неудовлетворенности. Причины имеют бытовой характер, они различны. Негативное впечатление об условиях в поездах дальнего следования у части респондентов создает отсутствие биотуалета в вагонах старого типа, отсутствие возможности принять душ во время поездки или ограниченное количество розеток для использования технических средств в удобное для них время. Но именно эти факторы являются решающими для выражения недовольства предоставляемыми услугами железной дороги. Для данной категории респондентов качество услуг подобного типа является весьма значимым.

В возрастной группе 30-54 основная масса респондентов полностью или частично удовлетворена. Такой высокий показатель связан с тем, что для людей старшего возраста условия в поездах имеют свои плюсы. Респонденты данной возрастной группы имеют возможность оценить технический прогресс по собственному пассажирскому опыту и стараются быть объективными в оценке предоставляемого комфорта, особенно в современных вагонах. Респонденты видят реальные улучшения в работе РЖД, внедрение различного рода новшеств – таких как наличие биотуалетов, розеток у каждого спального места. В данной возрастной группе формируется квазигруппа на основе обсуждения бытовых вопросов и их решения.

В категории 55 и выше основная масса респондентов полностью или частично удовлетворена. Требования этой возрастной группы существенно отличаются от притязаний молодежной аудитории респондентов. Вероятнее всего, наличие розетки у каждого спального места для данной категории не столь значимо. В приоритете психологический комфорт взаимодействия с другими пассажирами. В данной категории такой фактор как наличие определенных проблем со здоровьем в большей степени способствует формированию квазигруппы. Взаимопонимание с обслуживающим персоналом вагона и соседями для респондентов этой категории играет более важную роль в их удовлетворенности поездкой и предоставляемыми услугами.

В целом респонденты всех возрастных категорий в большей степени удовлетворены условиями в поезде, чем не удовлетворены, но молодежь более требовательна и категорична в оценке уровня предоставления качественных технических услуг.

Удовлетворенность пассажиров всецело зависит от конкретных условий поездки. Это было уточнено в ходе опроса респондентов. Относительно удовлетворенности мебелью в железнодорожных вагонах можно отметить, что ею удовлетворены все возрастные группы пассажиров. Вероятно, это можно объяснить тем, что учтены требования эргономики среднестатистического человека. Показатель удовлетворенности мебелью в поезде у мужчин и женщин почти не отличается. Это связано с тем, что конструкция мебели в вагоне соответствует стандарту, с учетом длины пролетов, места для сна, места для приема пищи.

Можно сделать вывод, что именно готовность к недостаточному уровню комфорта в поездах дальнего следования способствует организации людей в спонтанные квазигруппы и решения совместно проблем быта во время поездки. Для выяснения этого вопроса респондентам были заданы уточняющие вопросы о том, как они решают интересующую их проблему: например, ограниченность числа розеток значительно способствует социальной коммуникации. Всегда есть респонденты, которые, готовясь к дальнему путешествию, заранее запасаются дополнительными электроприборами, решают вопросы подзарядки технических средств коммуникации и делятся с соседями, нуждающимися в решении данного вопроса (16%). 26% во время остановок поезда приобрели тройники для пользования розетками одновременно с другими пассажирами и чувствовали себя вполне комфортно. Есть и такие респонденты, кто договаривается с попутчиками о поочередной зарядке (10%). Также среди респондентов были те, кто заранее обдумывает свою поездку и берет билет в новый вагон, в

котором есть все необходимое, за более высокую плату (9%). Всегда существуют пассажиры, которые относятся к проблеме такого рода индифферентно. Необходимо отметить и процент рациональных респондентов, выбирающих альтернативу: они находят другие оборудованные места, используют подзарядку в тамбуре либо возле туалета (2%). Незначительное количество респондентов воздержалось от ответа, не видя в этом проблему на определенный промежуток времени (18%). 19% пассажиров не смогли решить существующую проблему и оставили попытки сделать это.

Организация питания во время передвижения в поезде дальнего следования может стать фактором взаимодействия людей. Необходимо было выяснить, насколько значим фактор пищевого поведения для взаимодействия в пассажирских квазигруппах. Респондентам был задан вопрос: «Комфортно ли Вам совместное употребление пищи с другими пассажирами данного вагона?» Результаты показали следующее. Большинство людей не стесняется принимать пищу при других, поскольку альтернативной возможности в условиях транспортной мобильности не существует. Эта экзистенциальная человеческая потребность в обычной жизни может удовлетворяться в точках общественного питания либо приемом пищи на ходу. 66% респондентов не видят в этом особой проблемы. Однако есть определенная категория людей, которая испытывает дискомфорт при употреблении пищи с другими. Их довольно много. У 34% людей есть принципиальные психологические установки относительно принятия пищи с другими, и в связи с этим они испытывают проблемы.

Качество продуктов и сохранность их в поездах отличаются от привычного уровня комфорта. Это способствует взаимодействию для решения бытовых проблем. Например, проблему холодильной камеры респонденты решают следующими способами. По данным опроса установлено, что больше половины респондентов не приобретают скоропортящуюся продукцию (53%). Респонденты-гурманы, которые испытывают соблазн приобрести что-то вкусное и эксклюзивное, но имеющее короткий срок годности, употребляют всю продукцию в сжатые сроки и не делают запасов (13%) либо в некоторых случаях делятся продуктами с другими пассажирами. Есть определенное количество респондентов, которые заранее продумывают свое пищевое поведение в поезде, а потом реализуют план действий в поездке. Это самые рациональные пассажиры. Предусматривая отсутствие условий для хранения, они заранее покупают термопакеты и мини-холодильники (12%). Нашлись и те, кто покупает еду пока она теплая и некоторое время не требует хранения в определенных условиях (13%), а также те, кто берут тройник и возят с собой холодильную камеру (4%). Небольшое количество респондентов не дали ответа: возможно, не сталкивались с данной проблемой или не придавали ей большого значения (18%).

Интересно было выяснить интенсивность взаимодействия пассажиров. С этой целью респондентам был задан вопрос: «Как долго Вы взаимодействуете с другими пассажирами за всю поездку?». В квазигруппах временной интервал общения во время поездки существенно отличается от взаимодействия людей в привычных жизненных обстоятельствах. Например, 41% общался соседями обычно более часа; 10% назвали временной интервал 40 – 60 минут; 25% уделили общению примерно 5 – 20 минут (возможно, это разговор за приемом пищи или по бытовым вопросам в ситуации «здесь и сейчас»); 18% – провели за разговором 20-40 минут; 6% респондентов игнорировали общение и ни с кем не взаимодействовали. Данные результаты подтверждают спонтанность и добровольность контактов между пассажирами дальнего следования, что является характерной чертой квазигрупп.

Поезд дальнего следования на определенный промежуток времени становится местом постоянного обитания людей. Интересно было выяснить сложившуюся психологическую обстановку с точки зрения пассажиров. Респондентов попросили ответить на открытый вопрос: «Охарактеризуйте атмосферу в вагоне». Результаты следующие. 43% ответили, что в поезде господствует атмосфера взаимного уважения. Следовательно, налаживание коммуникации не вызывало психологического дискомфорта в непривычных условиях. Дружескую приятную атмосферу отметили 19%. Возможно, индивидуальные психологические характеристики наложили отпечаток на оценку данного вопроса.

Для этих респондентов психологический климат гарантирует отличное проведение досуга в пути. 36% респондентов ответили «каждый сам за себя», однако ответ можно расценить как положительный, поскольку каждый старается соблюдать личные границы попутчика и не вмешивается в личное пространство других пассажиров. Лишь 1% ответили, что в поезде «нездоровая, нетоварищеская атмосфера». Возможно, это связано с их психотипом и уровнем коммуникации либо не сложились социальные контакты с конкретными пассажирами.

Сами пассажиры осознают временный характер сложившихся взаимодействий. Был задан вопрос: «Оцените вероятность того, что Вы будете контактировать после поездки с людьми, с которыми познакомились в вагоне». 38% ответили, что это маловероятно. Вероятность продолжения контактов была отмечена уменьшением по шкале у 23%, 18% и 13% респондентов. Всего лишь 7% предположили, что их социальные контакты, вероятнее всего, сохранятся. Возможно, это взаимный интерес по каким-либо вопросам и пассажиры нашли близких по духу людей или это неправильная оценка ценности контактов в силу неформальности обстановки.

Исследование методом глубинного интервью проводилось среди населения города Благовещенска в мае 2021 г. для уточнения результатов массового опроса. В глубинном интервью приняли участие 9 респондентов трех типов – типичные, нетипичные и эксклюзивные пассажиры. Внутри каждого типа был применен метод «снежного кома». Особых различий в ответах респондентов различных типов по вопросам социального взаимодействия в квазигруппах в поездах дальнего следования не было выявлено методом массового опроса и методом глубинного интервью. Все гипотезы социальных особенностей квазигрупп подтвердились.

Квазигруппы появляются непреднамеренно, случайно, в них отсутствует устойчивое ожидание, а взаимодействия носят односторонний характер. Пассажирские квазигруппы не являются исключением как тип неустойчивого социального образования. Такие группы могут превращаться в собственно социальные группы, если в ходе постоянного взаимодействия будет возрастать степень социального контроля между ее членами. Однако это исключение из правила. Квазигруппы формируются на основе одинаковых условий жизни. Люди вынуждены приспособливаться к условиям поездки сознательно, поскольку им предстоит длительное путешествие, которое займет достаточно много времени. Именно вопросы бытового характера определяют социальное взаимодействие в поезде дальнего следования. Пассажиры объединяются для удовлетворения базовых потребностей. Ограниченное пространство побуждает их к социальному взаимодействию в режиме взаимного комфорта и психологической терпимости. Как правило, для пассажиров характерен тип конформистского поведения, в целом в поездах дальнего следования люди прислушиваются к мнению большинства для того, чтобы избежать столкновений и конфликтов, обеспечить комфортное пребывание в вагоне.

1. Ковчина, Н.В., Игнатова, В.В. Междисциплинарный анализ феномена "социальное взаимодействие" // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 3. – С. 21.

2. Сорокина, Н.В. Общественный транспорт как социокультурный феномен: автореф. дис. ... канд. социол. наук. – Саратов: Саратов. гос. техн. ун-т, 2010. – С. 14.

3. Боровик, Е.Н. Тенденции развития социальных связей в поездах. Обзор. – М., 1988. – С. 22.