

УДК 316.014

СОЦИАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ, КОНСОЛИДАЦИЯ И ДОВЕРИЕ В ОБЩЕСТВАХ РИСКА: КЕЙС АВТОСТОПА И ЕГО ЭВРИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Руссу Дмитрий Евгеньевич – аспирант кафедры социологии Харьковского национального университета имени В. Н. Каразіна, 4, пл. Свободы, Харьков, 61022, Украина, email: russudim1994@gmail.com, ORCID ID <https://orcid.org/0000-0001-9184-3326>

Russu Dmytro – PhD student, Sociology Department, V. N. Karazin Kharkiv National University, 4 Svobody sq., Kharkiv, 61022, Ukraine, email: russudim1994@gmail.com, ORCID ID <https://orcid.org/0000-0001-9184-3326>

У статті аналізується феномен довіри в ризикогенних суспільствах на прикладі автостопа як практики безкоштовних подорожей на попутному нерейсовому транспорті. Підкреслюється, що саме довіра є фундаментальною складовою актуалізації автостопа як соціокультурного феномену та практики, альтернативної по відношенню до інших видів просторової мобільності. Досліджуються процеси виникнення та відтворення міжособистісної довіри в суспільствах ризику. Приділяється увага взаємозумовленості персоніфікованої довіри та довіри до соціальних інститутів. Розглядаються теоретичні підходи до вивчення ризику та довіри, що представлені в роботах таких дослідників, як У. Бек, Е. Гідденс, Н. Луман, П. Бурдьє. Розглядається автомобіль як основний інструмент здійснення практик автостопа. Підкреслюється, що у сучасному світі він виконує як практичну, так і символічну функції: просторового переміщення та підтримки соціального статусу індивіда. Аналізується історичний досвід розвитку автостопа на державному рівні та спроб його інституціоналізації. На прикладі стратегії двох держав (СРСР та ФРН) показано, що такий досвід був досить успішним. Акцентується увага на висвітленні автостопа в засобах масової інформації, які формують негативний дискурс про цей феномен. Розглядається роль автостопа у формуванні міжособистісної довіри. Демонструється, що автостоп сприяє конструюванню позитивного образу «іншого», а також створює ситуацію, в якій довіра стає основним компонентом соціальних відносин, без якого вони принципово неможливі. Формулюється висновок про те, що процес інституціоналізації автостопа як усталеної соціокультурної практики може посприяти соціальній консолідації сучасного українського суспільства.

Ключові слова: довіра, суспільства ризику, соціальна консолідація, автостоп, мобільності.

The article analyzes the phenomenon of trust in risky societies by the example of hitchhiking as a practice of free travel on non-scheduled transport. It is emphasized that trust is the fundamental component of the actualization of the hitchhiking as a sociocultural phenomenon and practice, alternative to other types of spatial mobility. The processes of the emergence and reproduction of interpersonal trust in risk societies are investigated. Attention is paid to the interdependence of personified trust and trust to social institutions. Theoretical approaches to the study of risk and trust, presented in the works of such researchers as U. Beck, A. Giddens, N. Luhmann, P. Bourdieu, are reviewed. The characteristic is given to the car as to the main tool for the implementation of hitchhiking practices. In the modern world, it has both practical and symbolic functions: spatial movement and maintaining of the social status of the individual. The historical experience of developing hitchhiking at the state level and the attempts of its institutionalization are analyzed. An example of two countries (USSR, FRG) strategies shows that such experience was quite successful. Attention is focused on hitchhiking coverage in the media, which forming a negative discourse about this phenomenon. The role of hitchhiking in the formation of interpersonal trust is considered. It is demonstrated that hitchhiking helps to build a positive image of the "other", and also creates a situation in which trust becomes a core component of social relations. Without this component such relations are impossible. The conclusion is made that the process of institutionalization of the hitchhiking as a well-established sociocultural practice can contribute to the social consolidation of modern Ukrainian society.

Keywords: trust, risky societies, social consolidation, hitch-hiking, mobilities.

Современная глобальная цивилизация переживает многомерный кризис: истощение природных ресурсов, политическая конфронтация, терроризм, неравномерность развития обществ, изменение системы ценностей. Все эти явления актуализируют многочисленные риски, которым ежедневно подвергается человек, а также снижение уровня доверия на макро-, мезо- и микроуровнях социального взаимодействия. «Недоверчивое» современное общество само по себе становится «генератором рисков», что делает анализ рисков и доверия в современном обществе чрезвычайно актуальным.

Именно по этой причине социология уделяет значительное внимание изучению риска и доверия. Многие исследователи проблематики рисков (У. Бэк, Э. Гидденс, Б. Тернер, Н. Луман, С. Лэш) сходятся во мнении, что возникновение общества риска в значительной степени связано с размыванием традиционных паттернов устройства социальной структуры, что ведет к ситуации неопределенности и непредсказуемости общественной жизни. Как отмечал один из самых известных авторов концепции «общество риска» У. Бэк, ключевой чертой таких обществ является производство не только благ, но и рисков, распространение которых имеет бесконтрольный, глобальный, наднациональный характер. Производство рисков влечет за собой трансформацию таких традиционных институтов классического индустриального общества, как семья, государство, образование и т.д. [1].

Кроме того, одной из важнейших черт обществ риска является распространение индивидуализма, что отрицательно сказывается на воспроизводстве доверия на всех уровнях: от межличностного до глобального.

Будучи частью глобальной системы, современная Украина в полной мере столкнулась с названными выше проблемами. Происходят изменения в характере человеческого взаимодействия, куда большее значение приобретают гибкие средства социальной регуляции и координации, а взаимозависимость как основная черта глобализованного мира требует доверия и солидарности.

Состояние современного украинского общества позволяет охарактеризовать его как рискогенное. Многочисленные социологические исследования, проведенные в нашей стране, свидетельствуют о том, что традиционные общественные институты сегодня не пользуются доверием населения, перестают играть свою роль в социальной интеграции, что актуализирует рискогенность общественных практик [2, 3].

Значительная часть исследований доверия посвящена его проявлениям на *макроуровне*, при этом из фокуса внимания социологов упускается *микроуровень* формирования доверия. Как подчеркивает Э. Гидденс, сегодня преимущественно изучается доверие к абстрактным системам, тогда как персонифицированное межличностное доверие выпадает из аналитического поля [4]. По мнению П. Штомпки, именно персонифицированное доверие призвано «компенсировать» недоверие, которое индивид испытывает по отношению к социальным институтам и системам [5]. В связи с этим, как мы полагаем, изучение собственно межличностного доверия становится чрезвычайно актуальным, поскольку поможет понять, что именно и почему подталкивает индивида к тому, чтобы проявить или не проявить доверие на том или ином уровне социального взаимодействия.

Цель данной статьи – выявить основания формирования межличностного доверия в условиях общества риска сквозь призму такой социокультурной практики, как *автостоп*.

Реализуя эту цель, прежде всего подчеркнем, что исследования автостопа практически отсутствуют не только в отечественной социологии, но и в социогуманитарном знании в целом.

Автостоп (хитч-хайкинг) можно трактовать как безвозмездное перемещение на попутном нереиссовом транспорте с согласия водителя. Такое перемещение не имеет территориальных или временных ограничений. В случае автостопа доверие является тем базовым основанием, без которого данный феномен невозможен, равно как и осуществление каких бы то ни было его практик. Исследование таких практик позволяет приблизиться к пониманию оснований межличностного взаимодействия в рамках как формальных, так и неформальных социальных институтов, что особенно актуально для осмысления процессов социальной консолидации в рискогенных условиях. Анализ проблематики автостопа мог бы способствовать как изучению процессов восприятия риска и формирования межличностного доверия, так и внести определенный вклад в разработку логики и принципов организации автостопа как одного из эффективных инструментов социальной интеграции.

Вопрос социальной интеграции встал особенно остро в условиях формирования «второго модерна», то есть глобального общества риска, социальная система которого нарушена [6]. Так, например, сегодня распространена практика аренды жилья без соответствующего договора. Эта практика полностью построена на персонифицированном доверии арендодателя и квартиросъемщика. Конечно, они подвергаются определенным рискам, однако эти риски проистекают из взаимодействий на микроуровне, из которых полностью исключена абстрактная система «государство», одной из задач которой является регламентация отношений подобного рода.

Наряду с производством и распределением благ общество риска производит и распределяет и риски. Причем «распределение» рисков затрагивает, в том числе, и страны, не принимающие участия в тех или иных процессах. В качестве примера можно назвать войну в Персидском заливе, которая стала экологической катастрофой, затронувшей множество стран, не имеющих к ней прямого отношения [7]. Можем вспомнить и торговую войну между Китаем и США, которая затрагивает множество сырьевых стран, в числе которых и Украина [8]. Таким образом, современные риски носят глобальный, наднациональный характер.

В социологии концептуализация категории «риск» началась в работах немецкого исследователя У. Бека. Им было предложено понятие «общество риска», под которым понимается определенное состояние

обществ, достигших в своем развитии фазы позднего модерна. Ключевой характеристикой таких обществ стало то, что производство различных благ (как материальных, так и социальных) неизбежно влечет за собой регулярно воспроизводящийся процесс возникновения различного типа рисков и угроз, немислимых на более ранних этапах существования тех или иных обществ [1]. Эти этапы характеризовались целостностью социальной структуры и связанной с этим относительной предсказуемостью социальных отношений, а значит, и значительно меньшим количеством рисков. В современном мире все еще существуют так называемые «нецивилизованные» народы, которые не входят в контакт с глобализованным социальным пространством и живут, опираясь на собственные традиции: различные племена Африки, Южной Америки и др. Благодаря такому изоляционизму им удастся избежать многих рисков, связанных с глобализационным проектом, однако уйти от них полностью нельзя (вспомним загрязнение океанов или вырубку тропических лесов). В данном случае важно то, что социальная структура таких архаичных сообществ определена очень четко, а потому их повседневность предсказуема.

Напротив, непредсказуемость и неопределенность позднего модерна стали основными детерминантами рискогенности современных обществ, как об этом пишет Э. Гидденс. Модерные общества в большей степени полагаются на обычай и традицию, а потому само понятие неопределенности было для них в значительно меньшей степени актуально, нежели для обществ современных. Сегодня на место обычая и традиции пришел риск-опыт в ситуации непредсказуемости, на основании которого актор и совершает тот или иной выбор [4].

Ситуация неопределенности стала одной из отправных точек концепции рисков Н. Лумана. Он полагает, что неопределенность является ключевой характеристикой современного общества, которое выступает в качестве аутопойетической системы, постоянно воспроизводящей эту неопределенность. И если традиционные общества сталкивались с риском исключительно в форме относительной неуверенности в будущем, то для современных обществ риск выступает свойством системы, характеристикой самой социальной структуры. Технический прогресс привел к тому, что сегодня все население планеты находится под угрозой ядерной войны, дискурс о которой регулярно воспроизводится в СМИ. В этих условиях крупные акторы (правительства стран, например) вынуждены принимать решения, которые всегда сопряжены с риском, поскольку могут иметь непредвиденные последствия. Опасность здесь выступает как свойство окружающей среды, в то время как риск – это последствия принятия решений в *опасной* ситуации неопределенности; то есть риск является постоянным свойством, своего рода константой любого общества как аутопойетической системы [9].

Таким образом, в современном мире невозможны действия, полностью лишённые риска. Невозможно также и возникновение совершенно надежной ситуации, в которой актор не подвергнулся бы какому-либо риску, поскольку риск – это имманентное свойство постмодерных обществ.

Как мы отмечали выше, любой современный риск проистекает из специфичной конституции социальной структуры, а потому общество риска особенно остро нуждается в определенных механизмах интеграции, одним из которых служит доверие.

Доверие – хорошо исследованный в социологии феномен. Вслед за Г. Гарфинкелем, можно утверждать, что доверие лежит в основании всех социальных институтов [10]. Будучи единым основанием для многих институтов, оно обеспечивает предсказуемость функционирования системы «общество».

Т. Парсонс полагал невозможным само существование общества без доверия. Каждый из его членов делает свой вклад в социальность, при этом веря, что так поступают и другие [11]. То есть доверие является основанием социального взаимодействия, осуществляемого коммуникативно; именно поэтому базисом любой успешной коммуникации, исходя из теории Н. Лумана, выступает именно доверие. Оно стабилизирует систему, минимизируя социальные риски [12].

Успешная коммуникация на микро- и мезоуровне связана с приобретением социального капитала. Основоположник «капитальной» теории П. Бурдьё под социальным капиталом подразумевает комплекс социальных связей, с помощью которых возможно приобретение тех или иных благ. Чем шире и интенсивнее такие связи, тем больше накапливается капитал. При этом чем объемнее социальный капитал, тем меньше необходимость в традиционных регуляторах общественных отношений. С укреплением связи увеличивается зависимость отношений от ситуативных контролеров, основанных на доверии [13]. Развивая идеи П. Бурдьё, Дж. Коулман подчеркивает, что накопление социального капитала невозможно без наличия в обществе определенного уровня доверия. Оно обеспечивает уверенность в относительной предсказуемости дальнейшего развития отношений и норм, на которых эти отношения выстроены [14]. При этом предсказуемость поведения других акторов может быть исключительно относительной, поскольку разрушение традиционных схем взаимодействия способствует развитию схем индивидуализированных, основанных на личном риск-опыте актора. Возникают новые персонифицированные, крайне ситуативные образцы коммуникации, которые приходят на смену традиционным. То есть *изначально* доверие формируется как система спонтанных связей, основанная на случайных взаимодействиях, поскольку устоявшиеся формы подобных взаимодействий в обществе риска

разрушены. Однако по мере конституирования социальных сетей, основывающихся на доверии, а также возникновения тех или иных неформальных институтов доверие превращается в механизм, который способен обеспечить определенную предсказуемость социальной среды. Это делает доверие важным элементом общества риска, одной из главных черт которого является неопределенность. Она может быть преодолена именно посредством воспроизводства доверия, на основании которого возникают устойчивые образцы взаимодействия [15]. Доверие становится также инструментом закрепления когнитивных установок, нацеленных на положительное восприятие другого как заслуживающего доверия, что в конечном итоге способствует социальной интеграции.

Именно наличие доверия к «другому» является основополагающим фактором, делающим возможным любые успешные практики автостопа. Они подразумевают под собой успешную посадку в попутный автомобиль при полном взаимном незнании водителя и стопера. Водитель дает «чужому» «допуск» в свое частное пространство. При этом обе стороны ничего не знают о мотивах и намерениях друг друга, что позволяет говорить об установлении отношений активного доверия в этот момент [16]. В данном случае проявленное доверие превышает ощущение риска и беспокойства в отношении коммуникации с «рискованным другим» [17].

Вот почему автостоп является характерным кейсом осмысления того, насколько теории риска и доверия релевантны реальному восприятию людьми вторжения «другого» в их личное пространство. В такой ситуации привычным образцом поведения является проявление недоверия и возникновение чувства риска. Хитч-хайкинг отражает ситуацию, при которой актер склонен проявить доверие, а не поддаться ощущению риска, возникающему в условиях спонтанной коммуникации с «чужим», попавшим в его личное пространство. В этом случае привычные фреймы восприятия разрушаются, а габитуализированные схемы выстраивания межличностной коммуникации перестают работать, что дает потенциальную возможность *проявить доверие в потенциально рискогенной ситуации*, инкорпорируя это доверие в свои коммуникативные практики, культивируя чувство солидарности, желание делиться и кооперироваться, способность понимать и принимать определенные *непривычные* образцы поведения, основанные на доверии.

Таким образом, наличие базового уровня доверия не просто важно, оно является *основополагающим компонентом* для возникновения любых успешных практик автостопа.

Однако дискурс об автостопах продуцирует представления о нем как о рискогенной практике. Так, например, результаты некоторых исследований демонстрируют, что люди воздерживаются от путешествий автостопом из-за страха за собственную жизнь и здоровье [17].

Воспроизводству такого дискурса во многом способствует информация, представляемая в СМИ. В качестве примера можно привести ситуацию 90-х годов XX века в Великобритании, когда местные медиа единогласно провозгласили «смерть» автостопа как явления, ссылаясь на некоторые случаи громких убийств, произошедших в ходе осуществления практик хитч-хайкинга [18].

Однако, на наш взгляд, данная ситуация является собой в некотором роде реверсивный вариант «систематической ошибки выжившего»¹. СМИ продуцируют информацию, относящуюся к неудачным практикам автостопа, не предоставляя при этом данных относительно успешных практик, что искажает общее восприятие хитч-хайкинга.

Все это привело к значительному спаду популярности автостопа, особенно в сравнении с периодом его расцвета – 60-ми годами XX века, когда распространению хитч-хайкинга активно способствовали многочисленные представители субкультур битников и хиппи. Как следствие, вместе со спадом популярности практик автостопа упал и уровень доверия к автостопщикам, которые превратились в своего рода маргинальную группу. Однако причины этого кроются, как нам представляется, не только и не столько в объективной рискогенности автостопа как такового, сколько в развитии феномена «автомобильности». В современном мире автомобиль стал привычным массовым объектом индивидуального потребления, приписывающим (через символические значения) его владельцу некий статус, с которым связано обладание автомобилем [20]. Он становится квази-частным пространством, своего рода домом, который перемещается вместе с человеком и в котором тот волен делать все, что ему угодно: переночевать, принять пищу, послушать музыку на любой громкости, совершить половой акт [21]. Такое символическое и практическое значение, ведущее ко все более сильной индивидуализации, предписывалось автомобилям самими компаниями-производителями посредством СМИ. Так, еще в 1949 г. компания «Форд» запустила крайне успешную рекламную кампанию, ассоциирующую автомобиль с

¹ Статистическая ошибка выборки, когда по одной из исследуемых групп существует достаточное количество данных, в то время как по другой таковые практически отсутствуют. Классическим примером такой ошибки является распространенное мнение о «доброте» дельфинов, возникшее благодаря данным по количеству затерявшихся в открытом море пловцов, которых дельфины доставили на берег. При этом нет никаких данных о том, скольких пловцов эти млекопитающие унесли в открытое море, что ставит под сомнение «статистическое доказательство» доброты дельфинов [19].

домом на колесах [22]. Наличие собственного дома в современном мире считается нормой (символически и практически) для успешного или хотя бы встроенного в общество индивида. Поэтому формирование подобного дискурса и проведение параллелей между домом и автомобилем ведут к тому, что владение автомобилем начинает восприниматься как норма, равно как и владение домом.

В свете такого отношения к автомобилям важной представляется информация об их распространенности. Крайне показательны в этом отношении данные по все той же Великобритании. Нами был выбран именно этот кейс, поскольку он отражает динамику роста автомобилей на душу населения непосредственно в период расцвета и последующего упадка автостопа. В эпоху массового распространения практик хитч-хайкинга (в 60-х годах XX столетия) только три домохозяйства из десяти владели хотя бы одним автомобилем. К 90-м годам XX столетия, когда автостоп утратил свою популярность, автомобили имелись уже у семи из десяти домохозяйств [18]. Это свидетельствует о превращении владения автомобилем в норму, а также о потенциальной маргинализации тех, кто не владеет автомобилем [23]. Это привело к тому, что для поколений 1960-х гг. практики хитч-хайкинга являлись частью повседневной социальной жизни, в то время как для последующих поколений эти практики были уже девиантными. При этом в общественном сознании маргинализируются также и некоторые группы, лишённые возможности владеть автомобилем в силу своего временного статуса, например студенты [24].

Что касается современной Украины, то по состоянию на 2016 г., она занимает 67-ю из 184-х позиций в списке, отражающем уровень автомобилизации населения различных стран [25]. Украина входит в первую треть этого списка, что позволяет говорить о достаточно высоком уровне автомобилизации нашей страны. Однако даже та часть населения, которая автомобилями не владеет, подвержена их символическому влиянию. В этом контексте иллюстративной является метафора Р. Барта, который сравнил автомобили с соборами, которые не всеми используются на практике, однако в силу своей вездесущности довлеют над любым из членов того или иного социума, играя в его жизни определенную «магическую» роль, становясь показателями успешности этого социума [26].

Таким образом, возрастающая автомобилизация общества вместе с восприятием автомобиля в качестве приватного пространства и отношением к нему как к имманентному компоненту успешной жизненной траектории привели к маргинализации автостопщиков и, как следствие, к снижению уровня доверия к ним. Еще раз подчеркнем, что межличностное доверие (наряду с доверием к абстрактным системам) лежит в основе базового доверия к окружающему миру, что способствует снижению рисков.

На наш взгляд, в условиях современной Украины институционализация автостопа может содействовать укреплению социальной консолидации, в основе которой лежит доверие. Наши предположения подкрепляются историческими фактами успешного внедрения подобных стратегий на государственном уровне. Так, первая государственная организация хитч-хайкеров была создана в 1961 году в Ленинграде, обретя простое и незамысловатое название – «Автостоп». Особенности государственного уклада СССР отразились и на структуре клуба: она стала централизованной. Существовали разнообразные специальные комиссии, советы на местах и т.д. Кроме того, деятельность организации контролировалась государством. Так, ее члены не могли просто выйти на трассу и пытаться поймать попутный транспорт. Предварительно необходимо было купить предназначенные для поиска попутки книги, в каждой из которых содержалось определенное количество талонов, которых хватало на то, чтобы преодолеть то или иное расстояние. Стандартное расстояние, на которое была рассчитана одна книга, – 500 км. Стоила такая книга один рубль. Кроме того, на обложке был изображен символ советского хитч-хайкинга – ярко-красный круг с вписанным в него перевернутым треугольником, что позволяло водителям идентифицировать людей с такими книгами как членов «Автостопа». В талонах стопер отмечал расстояние, пройденное с каждым из водителей, и отдавал ему эти талоны. В конце года организация проводила конкурс на лучшего водителя. Это давало ему возможность участвовать в специальной лотерее, условием для участия в которой было наличие у водителя определенного количества талонов (не менее десяти, по меньшей мере на 200 км) [27].

Такой организованный хитч-хайкинг нашел отклик и поддержку как среди путешественников, так и среди водителей СССР. Так, уже через год своей деятельности, в 1962 году, «Автостоп» насчитывал 80000 участников, а талонов было продано на расстояние нескольких миллионов километров [28].

Еще за десять лет до создания «Автостопа» в СССР правительство ФРГ приняло ряд схожих решений по хитч-хайкингу, однако в несколько меньших масштабах. В 1951 г. учредили агентство по поиску шоферов и попутчиков, специализировавшееся на организации взаимовыгодных поездок за определенную плату. За 9 лет, к 1960 г., было организовано порядка 400000 поездок [27]. Учитывая куда меньшее, чем сегодня, количество единиц транспорта, такие показатели – это высокий результат, что свидетельствует о пользе своевременных решений государства по поводу новых для страны практик.

Эти примеры показывают, как государственная поддержка непривычных на тот момент для советского населения практик способствовала их популяризации и развитию, что содействовало росту

уровня межличностного доверия и, как следствие, налаживанию продуктивного диалога между обществом и государственными структурами.

Внедрение таких практик со стороны государства способствует интеграции общества и интенсификации базового доверия граждан. Государство институционально берет на себя обязательство регулировать практики, основанные на персонифицированном доверии, то есть производит упорядочивание, регламентацию и институционализацию автостопа. Тем самым обеспечивается регулярный устойчивый рост не только межличностного доверия, но и доверия к системе «государство». Участвуя в практике, основанной на межличностном доверии и при этом *контролируемой государством*, человек проявляет лояльность как к «другому», так и к государству. Он принимает правила игры поля автостопа, навязанные государством, и встраивается в эту систему. Так обеспечивается предсказуемость отношений внутри системы и повышается ее стабильность. С повышением уровня доверия и консолидации общества происходит демистификация рисков, их упорядочивание. Вместе с тем, вырабатываются коллективные и институциональные механизмы противостояния рискам. При этом интересной особенностью поля контролируемого государством автостопа является относительная простота доступа к его ресурсам. Этим обеспечивается доступ к системе для как можно большего количества людей. Вместе с тем, включаясь в поле «организованного» автостопа, человек исключается из поля автостопа «стихийного», не подконтрольного государству. Увеличение доли таких людей способствует постепенной стабилизации системы и снижению рискогенности. При этом социальная интеграция осуществляется не с помощью общепринятых инструментов (как, например, через СМИ), а посредством активизации нетрадиционных практик. Иначе говоря, государство создает условия для того, чтобы население имело потенциальную возможность проявить персонифицированное (однако при этом и структурное) доверие посредством воспроизведения и контроля практик, которые того требуют, то есть автостопа.

Проведенный нами анализ позволяет сделать вывод о том, что автостоп является одним из возможных кейсов для изучения доверия. Более того, само существование автостопа немислимо без определенного уровня доверия в обществе. Именно доверие предопределяет предсказуемость поведения индивидов и его соответствие определенным нормам.

Сама идея допуска «чужого» в свое личное пространство основана на доверии этому чужому. Впуская стопера в автомобиль, водитель проявляет доверие, которое, в свою очередь, формирует доверие стопера к водителю. Это минимизирует чувство опасности по отношению к «другому», связанное с потенциальной возможностью быть подвергнутым определенному риску.

Таким образом, анализ хитч-хайкинга позволяет глубже понять механизмы формирования доверия, превалирующего над чувством риска. Кроме того, внедрение определенных механизмов по включению автостопа в транспортную политику государства со значительной долей вероятности может способствовать формированию доверия на микроуровне, которое, в свою очередь, будет содействовать продвижению идей о доверии в рискогенном обществе, что является неперемным условием общественной консолидации и дальнейшего развития доверия к различным институтам.

Проблематика исследования автостопа содержит в себе множество вопросов, поиск ответов на которые находится в компетенции социальных наук: в чем состоит причина различия отношения к автостопу (и, как следствие, к риску) в различных обществах? Что движет людьми, ищущими возможности сесть в попутный автомобиль, и теми, кто готов эту возможность предоставить? На чем основано их доверие и каково их восприятие потенциального риска? Какие механизмы способствуют разрушению границ эгоизма и развитию социальности, основанной на доверии? Эти и ряд других вопросов открывают широкие перспективы для дальнейшего социологического анализа практик автостопа как практик доверия и риска в тех или иных обществах.

Литература:

1. Бек У. Общество риска: На пути к другому модерну. Москва, 2000. 383 с.
2. Довіра громадян України до суспільних інститутів. 2018. URL: http://razumkov.org.ua/uploads/socio/2018_06_press_release_ua.pdf (дата обращения 23.09.2019).
3. Общество без доверия : монография / п Киев, 2014. 338 с.
4. Гидденс Э. Ускользающий мир: как глобализация меняет нашу жизнь. Москва, 2004. 120 с.
5. Штомпка П. Социология социальных изменений. Москва, 1996. 416 с.
6. Бауман З. Текучая современность. Санкт-Петербург, 2008. 240 с.
7. Tucker S. Persian Gulf War Encyclopedia: A Political, Social, and Military History. Santa Barbara: ABC-Clío, 2014. 607p.
8. Ковалевич Д. Торговая война между Китаем и США. Что ждет Украину? 2019. URL: <https://ukraina.ru/exclusive/20190808/1024558309.html> (дата обращения 01.10.2019)
9. Луман Н. Общество как социальная система. Москва, 2004. 232 с.
10. Гарфинкель Г. Концепция и экспериментальные исследования «доверия» как условия стабильных согласованных действий. Социологическое обозрение. 2009. Т. 8, № 1. С. 3-25.
11. Парсонс Т. Система современных обществ. Москва, 1998. 270с.
12. Луман Н. Формы помощи в процессе изменения общественных условий. Социологический журнал. 2000. № 1/2. С. 16-35
13. Бурдьё П. Формы капитала // Экономическая социология. 2002. Т. 3., № 5. С. 60-74. URL:

https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208205039/ecsoc_t3_n5.pdf#page=60 (дата обращения 23.09.2019).

14. Коулман Дж. Капитал социальный и человеческий // *Общественные науки и современность*. № 3. 2001 С. 121-139.
15. Гидденс Э. *Последствия современности*. Москва, 2011. 343 с.
16. Furedi F. *Culture of Fear: Risk-taking and the Morality of Low Expectation*. London: Continuum, 2002. 204 p.
17. Rinvolutri M. *Hitch-hiking*. Cambridge: The author, 1974. 108 p.
18. Chesters G., Smith D. *The Neglected Art of Hitch-hiking: Risk, Trust and Sustainability*. *Sociological Research Online*. №3. 2001. P. 1-9.
19. Michaels R. *Transactions and Strategies: Economics for Management*. Cengage Learning, 2010. P. 21-23.
20. Урри Д. *Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия*. Москва, 2012. 336 с.
21. Jasper J. *Restless Nation: Starting Over in America*. Chicago: University of Chicago Press, 2000. 276 p.
22. Putnam R. *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Touchstone, 2001. 544 p.
23. Sheller M., Urry J. *The City and the Car*. *International Journal of Urban and Regional Research*. 2000. №4. P. 737-757.
24. Greenley J., Rice D. *Female Hitchhiking: Strain, Control, and Subcultural Approaches*. *Sociological Focus*. 1974. №7. P 87-100.
25. Список стран по количеству автомобилей на 1000 человек. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_количеству_автомобилей_на_1000_человек(дата обращения 23.09.2019)
26. Барт Р. *Мифологии*. Москва, 2008. 351 с.
27. Шанин В. А. *Хитч-хайкинг: автостопом по США и Европе*. Санкт-Петербург, 1994. С. 17
28. Федоров Н. *Водители и автостоп*. За рулем. №7. 1963. С. 22.

Социальная интеграция, консолидация и доверие в обществах риска: кейс автостопа и его эвристические возможности

В статье анализируется феномен доверия в рискованных обществах на примере автостопа как практики бесплатных путешествий на попутном нереисовом транспорте. Подчеркивается, что именно доверие является фундаментальной составляющей актуализации автостопа как социокультурного феномена и практики, альтернативной по отношению к другим видам пространственной мобильности. Исследуются процессы возникновения и воспроизводства межличностного доверия в обществах риска. Уделяется внимание взаимообусловленности персонализированного доверия и доверия к социальным институтам. Анализируются теоретические подходы к изучению риска и доверия, представленные в работах таких исследователей как У. Бек, Э. Гидденс, Н. Луман, П. Бурдьё. Рассматривается автомобиль как основной инструмент осуществления практик автостопа. Подчеркивается, что в современном мире он выполняет как практическую, так и символическую функции: пространственного перемещения и поддержания социального статуса индивида. Анализируется исторический опыт развития автостопа на государственном уровне и попыток его институционализации. На примере стратегии двух государств (СССР и ФРГ) показано, что такой опыт был достаточно успешным. Акцентируется внимание на осведомлении автостопа в средствах массовой информации, формирующих отрицательный дискурс об этом феномене. Рассматривается роль автостопа в формировании межличностного доверия. Демонстрируется, что автостоп способствует конструированию положительного образа «другого», а также создает ситуацию, в которой доверие становится основополагающим компонентом социальных отношений, без которого они принципиально невозможны. Формулируется вывод о том, что процесс институционализации автостопа как устоявшейся социокультурной практики может способствовать социальной консолидации современного украинского общества.

Ключевые слова: доверие, общества риска, социальная консолидация, автостоп, мобильности.

References:

1. Beck, U. (2000) *Risk Society, Towards a New Modernity*. Translated by Sinelnik, V. D. and Fedorova, N. N. Moscow: Progress-Tradiciya [in Russian]
2. *Citizens' trust in public institutions*, (2018) [online]. Available at: http://razumkov.org.ua/uploads/socio/2018_06_press_release_ua.pdf (Accessed at 23.09.2019)
3. *A society without trust* (2014) in Golovakha, E., Kostenko, N. and Makeev, S. (ed.). Kyiv.
4. Giddens, A. (2004) *Runaway World: How Globalisation Is Shaping Our Lives*. Translated by Korobochkin, M. L. Moscow: Ves Mir [in Russian]
5. Shtompka, P. (1996) *Sociology of social changes*. Moscow: Aspekt Press[in Russia]
6. Bauman, Z. (2008) *Liquid Modernity*. Translated by Asochakov, Y. V. St.-Petersburg: Piter [in Russian]
7. Tucker, S. (2014) *Persian Gulf War Encyclopedia: A Political, Social, and Military History*. Santa Barbara: ABC-Clio
8. Kovalevich, D. (2019) 'The trade war between China and the United States. What awaits Ukraine?' [online]. Available at: <https://ukraina.ru/exclusive/20190808/1024558309.html> (Accessed at 01.10.2019)
9. Luhmann, N. (2004) *Die Gesellschaft der Gesellschaft*. Translated by Antonovskij, A. Y., Moscow: Logos [in Russian]
10. Garfinkel, H. (2009) 'The concept and experimental studies of "trust" as the conditions for stable coordinated actions', *Russian Sociological Review*, №8 (1), pp. 3-25
11. Parsons, T. (1998) *The System of Modern Societies*. Translated by Kovaleva, M. S. Moscow: Aspekt Press, [in Russian]
12. Luhmann, N. (2008) 'Forms of assistance in the process of changing social conditions', *Institute of Sociology of the Russian Academy of Sciences*, №1, pp. 16-35

13. Bourdieu, P. (2002) 'Forms of capital', *Journal of Economic Sociology*, 3 (5), pp. 60-74 [online]. Available at: https://ecsoc.hse.ru/data/2011/12/08/1208205039/ecsoc_t3_n5.pdf#page=60 (accessed at 23.09.2019)
14. Coleman, J. (2001) 'Social and human capital', *Obshchestvennye nauki i sovremennost*, №3, pp. 121-139
15. Giddens, A. (2011) *The Consequences of Modernity*. Translated by Olshovikov, G. K. and Kibalchich, D. A. Moscow: Praxis [in Russian]
16. Furedi, F. (2002) *Culture of Fear: Risk-taking and the Morality of Low Expectation*, London: Continuum Press
17. Rinvolutri, M. (1974) *Hitch-hiking*. Cambridge: The author, 1974
18. Chesters, G. and Smith, D. 'The Neglected Art of Hitch-hiking: Risk, Trust and Sustainability', *Sociological Research Online*, №3, pp. 1-9
19. Michaels, R. (2010) *Transactions and Strategies: Economics for Management*. Boston: Cengage Learning
20. Urry, J. (2012) *Sociology beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*. Translated by Kralechkin, D. Y. Moscow: Izd. dom Vyshej shkoly ekonomiki [in Russian]
21. Jasper, J. (2000) *Restless Nation: Starting Over in America*. Chicago: University of Chicago Press
22. Putnam, R. (2001) *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Touchstone
23. Sheller, M. and Urry, J. (2000) 'The City and the Car', *International Journal of Urban and Regional Research* № 4, pp. 737-757
24. Greenley, J. and Rice, D. (1974) 'Female Hitchhiking: Strain, Control, and Subcultural Approaches', *Sociological Focus*, №7, pp. 87-100
25. *List of countries by the number of cars per 1000 people* (2016) [online]. Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Список_стран_по_количеству_автомобилей_на_1000_человек (Accessed at 23.09.2019)
26. Barthes, R. (2008) *Mythologies*. Translated by Zenkin, S. N. Moscow: Akademicheskij Proekt [in Russian]
27. Shanin, V. A. (1994) *Hitch Hiking: Hitch Hiking in the US and Europe*. St.-Petersburg: Boyanych [in Russian]
28. Fedorov, N. (1963) 'Drivers and hitchhiking', *Za rulem*, №7, p. 22.