

Е.Э. СУРОВА

*Доктор. филос. н., профессор,
профессор кафедры №1 Военной академии связи им. маршала Советского Союза
С.М. Будённого, Санкт-Петербург, Россия*

УДК 740

АВТОМОБИЛЬ И СТРУКТУРА СОЗНАНИЯ

Статья посвящена вопросу о том, что значимые объекты повседневности влияют на структуру сознания индивида. К числу важнейших таких объектов в последнее столетие может быть отнесен автомобиль. Это техническая вещь, дополняющая тело человека и расширяющая его возможности. Можно выделить этапы проявления влияния образа автомобиля на идентификацию человека. Первый этап - это рубеж XIX-XX веков. Он изначально предполагал интенсивный рост производства и массовый характер выпуска автомобилей. Также сразу ставятся вопросы о влиянии машины на мир и человека в нем. Прежде всего, это проблемы пространства и времени. Но дополняют их вопросы об этике, а также принципиальное рассмотрение техники в данный период с позиции «зла». Или, по крайней мере, угрозы. Далее следует период между мировыми войнами, когда персональный транспорт становится частью представления об исключительном, в противоположность коллективному. Здесь автомобиль вызывает двойственную реакцию. Он все еще мыслится как угроза. В то же время, все чаще ассоциируется со свободой и элитарностью. При этом рост числа персональных автомобилей требует модернизации городского пространства. Совершенствование инфраструктуры города сопровождается введением новых правил дорожного движения. Они требуют и дополнительного оснащения автомобилями оборудованием, позволяющим водителю подавать усложняющуюся систему сигналов. А это, в свою очередь, меняет структуру восприятия реальности сначала водителя, а затем и всех участников дорожного движения. Потом наступает послевоенное время, когда автомобиль выступает основанием веры в будущее и в необратимость прогресса. Но изменения, как для технического оснащения автомобиля, так и для структуры сознания автомобилиста продолжаются. Они включают как позитивные моменты, например, улучшенную систему безопасности, так и негативные, например, вызывая к жизни такое явление как автоцид. Наконец, современность выстраивает достаточно сложные взаимоотношения с данной вещью, ориентирующей во многом идентификационную практику индивида. Разновидности автомобиля растут, предполагая различные потребности человека в отличных ситуациях. Тем не менее, преимущественно они связаны с воплощением идеи автономии жизни. Это, наряду с прочими обстоятельствами, требует дополнения в пользовании автомобилем «умными вещами». Ряд проблемных вопросов в восприятии автомобиля сохраняются от появления автомобиля по сей день. В то же время сегодня формируются и новые проблемные области в вос-

приятии автомобиля, связанные с такими явлениями как каршеринг, автопилотирование и пр.

Ключевые слова: идентификация, автомобиль, коммуникация, потребности, инфраструктура, город, техника, инструментальность, тело, автономия, персональность

E.E. SUROVA

Dr. habil. of Philosophy, Professor

Military Academy of the Signal Corps, S. M. Budyonny

St. Petersburg, Russia

THE CAR AND THE STRUCTURE OF CONSCIOUSNESS

The article is devoted to the question that significant objects of everyday life affect the structure of an individual's consciousness. Among the most important such objects in the last century can be attributed to the car. This is a technical thing that complements the human body and expands its capabilities. It is possible to distinguish the stages of manifestation of the influence of the image of the car on the identification of a person. The first stage is the turn of the XIX-XX centuries. He initially assumed an intensive growth in production and the mass nature of the production of cars. Also, questions are immediately raised about the influence of the machine on the world and the person in it. First of all, these are problems of space and time. But they are complemented by questions about ethics, as well as a fundamental consideration of technology in this period from the position of "evil". Or at least threats. This is followed by the period between the world Wars, when personal transport becomes part of the idea of the exceptional, as opposed to the collective. Here the car causes an ambivalent reaction. He is still thought of as a threat. At the same time, it is increasingly associated with freedom and elitism. At the same time, the growth in the number of personal cars requires the modernization of urban space. The improvement of the city's infrastructure is accompanied by the introduction of new traffic rules. They also require additional equipment for cars with equipment that allows the driver to provide a more complex system of signals. And this, in turn, changes the structure of perception of reality, first of the driver, and then of all road users. Then comes the post-war period, when the car acts as the basis of faith in the future and in the irreversibility of progress. But the changes, both for the technical equipment of the car and for the structure of the consciousness of the motorist continue. They include both positive aspects, for example, an improved security system, and negative ones, for example, bringing to life such a phenomenon as an autocide. Finally, modernity builds a rather complex relationship with this thing, which largely orients the identification practice of an individual. Car varieties are growing, assuming different human needs in different situations. Nevertheless, they are mainly associated with the embodiment of the idea of autonomy of life. This, along with other circumstances, requires the addition of "smart things" in the use of the car. A number of problematic issues in the perception of the car remain from the appearance of the car to this day. At the same time, new problem areas in the percep-

tion of the car are being formed today, related to such phenomena as carsharing, autopiloting, etc.

Keywords: identification, car, communication, needs, infrastructure, city, technology, instrumentality, body, autonomy, personality

Повседневные вещи становятся таковыми после некоторой адаптации к ним со стороны пользователей, происходящей быстро тогда, когда они соразмерны нашему присутствию в мире и «продвигают» наши представления в чаемом направлении. Поэтому можно сказать, что они соответствуют времени и «сознанию» индивида. То есть мы встраиваем их в структурированную представленность реальности, поскольку они в ней уместны, причем тогда, когда именно наступает тот момент, то время, в котором это возможно.

Любое обращение ко времени, вынесенному за пределы «здесь и сейчас», требует топологической привязанности или попросту точки опоры. Это специфика восприятия исторического времени, определяемого образами веры. Мы верим в значительность имен и событий прошлого, выстроенных в приоритетную последовательность, воспринимаемую как передаваемый коллективный опыт, отчуждаемый в авторитетной независимости. Но не менее значима вера в приоритеты будущего, в то, что завтра сохранится что-то, важное для нас сегодня, но будет дополнено чаемым. Х.Ортега-и-Гассет писал об этом так: «Мало кто сомневается, что автомобили через пять лет будут лучше и дешевле, чем сегодня. Это также непреложно, как завтрашний восход солнца» [5; С. 318].

Именно у Ортеги мы наталкиваемся на фундаментальную метафору XX столетия – АВТОМОБИЛЬ. Он и становится ключевым репрезентантом персонализированного индивида XX столетия, а также той точкой отсчета, которая позволяет предметно говорить о трансформации структуры сознания нашего современника.

Итак, начало. Буквально с началом века, в 1900 г., запустилось массовое производство автомобилей, причем, во многих странах одновременно. Сегодня в истории данного процесса сформировались более-менее устойчивые представления о его этапах: «эдвардианская или бронзовая эра», продлившаяся до первой мировой войны, определила заинтересованность в данном продукте у обычных потребителей. Производство росло стремительно, одновременно развиваясь в разных направлениях и используя разнообразнейшие технологические новации. Уже следующий этап, «винтажная эпоха», начавшийся к концу Первой мировой войны, закончился в 1929 г., потом можно обозначить предвоенный и послевоенный периоды, и «золотой век американского автомобилестроения» в 60е гг. Автомобили менялись и далее, но постепенно произошло смещение техноло-

гических приоритетов, при котором вопрос о собственно автомобилестроении ушёл на второй план, а более актуальными стали сопредельные проблемы, например, каршеринга и автопилотирования.

Начиная с первой, «бронзовой эры» автомобилестроения, шло колоссальное развитие сопредельных отраслей производства, а также инфраструктуры, по сути, потребовавшее «дорожной революции», особенно характерной для городов.

Сознание индивида отчетливо воспринимает реальность благодаря соразмерности хронотопических порядков, то есть точек, определенных в пространстве и времени и фиксирующих «значения». Городское пространство поэтому вполне осознанно опирается на целостность выстраиваемой в самой структуре улиц динамики коммуникации. Здесь, с одной стороны, мы видим условия для «внешнего» взаимодействия города как целостности, когда с давних времен он воспринимался актором в процессах обмена: торгового, политического или культурного. Чаще всего на ранних этапах для него выстраивается инфраструктура, ориентированная на водные и караванные пути, а потом добавляются и иные. Но с развитием городов в Новое время все более оказываются значимы внутренние коммуникативные порядки, подчиняющие себе принципы застройки, разворачивающейся «внутри», формирующих «лица улиц». Также строятся вокзалы, появляются omnibusы, т.е. происходит первичная маршрутизация путей сообщений, начинают оформляться транспортные развязки и пр. В XIX столетии растущий общественный транспорт начинает более интенсивно менять городскую среду, а, в след за ней, способность к восприятию «естественной среды обитания» у ее жителей, расширяя «транспортные артерии». Но с ростом процессов урбанизации, а, одновременно, появлением персонального автомобиля, затронувших с начала XX века многие регионы мира, транспортная инфраструктура потребовала к себе еще большего внимания. Это привело к новым принципам формирования города, который подчинился процессам индустриализации и выстроился в перспективе движения авто. А вот все более ветвящаяся маршрутизация «отдельных путей» дополнилась хаосом личных машин, пути которых могли быть непредсказуемы и спонтанны. Персонализация разворачивалась как по отношению к транспорту, так и в социальных представлениях: собственническое противопоставляясь коллективизму. Обе стратегии закрепились в дальнейшем в образных построениях человека XX в., сохраняя свою актуальность и по сей день.

В то же время, персональный транспорт в представлениях индивида накапливал дополнительные коннотации. Автомобиль выступал как особенное, превзойти которое сможет далее только самолет, воплотивший

мечту о свободе от земного притяжения, но все же также ассоциирующийся со свободой перемещения избранных. Человек за рулем автомобиля воспринимался как воплощение современности, чаще всего – это хозяин машины, но даже когда появились профессиональные шоферы, они воспринимались как уникальные провозвестники «нового».

1

И вот во второй половине столетия мы встречаем сформировавшийся лозунг: «Автомобиль не роскошь, а средство передвижения!» Родается отдельная сфера услуг, предполагающая «средний вариант» между личным и общественным – такси. Это был еще более персоналистский вариант, поскольку ориентировался на проектную целостность «Мы-идентичности» и знаменовался появлением новой категории лиц, получивших свое место в социокультурных представлениях: таксисты. Если с начала фордистской эпохи – это воплощение новой сферы услуг, то далее, особенно для европейского пространства, они – новые «лица» в культуре, что в дальнейшем находит отражение в искусстве, например, можно вспомнить популярнейший французский фильм Люка Бессона «Такси» и его последующие сюжеты. Извоз в принципе как деятельность задавал и ранее оригинальные сюжеты, поскольку представлял отчасти маргинализованную практику. В нашем сознании отчетливо закрепились образы «ямщиков», «кэбманов» и пр. Но таксист к концу XX столетия начал восприниматься в полном объеме представления о сверхреальном, что нашло отражение, например, в отечественном анекдоте с вопросом, кто будет первым при пересечении перекрестка, и ответом – таксист. А в абсурдистской интерпретации «почему» (ведь его только что в условиях задачи не было вообще) ответом будет: «не знаю, но они всегда откуда-то берутся». И вот сегодня, на новом этапе за последнее десятилетие данная практика также потеряла свой «культурный потенциал», замещаясь очевидной новой маргиналией каршеринга.

Опять же в начале XX века мы имеем дело с нарастанием социокультурной динамики, смещением приоритетов и ценностей, ориентированных в «стратегиях относительности». А за этим следует и смена дискурсивности. Один за другим рождаются значимые термины эпохи: коммуникация, информация, стереотип и другие. Но самое важное – происходит фундаментальная революция в формах фиксации опыта. По сути, это третья, «дигитальная» эпоха в истории человечества, после «устной» и «письменной», предварение которой можно наблюдать с XV в., когда наборное книгопечатание, как первая аналоговая форма фиксации опыта, использовавшее «машину», привело к существенным сдвигам в европейской культуре. На протяжении последующих столетий число и качество аналоговых форм росло, превращая опыт культуры в определенный непрерывный «прецедент», поскольку он оказывался фундаментально отчужден

от индивида и «традиции». В противоположность ему сохранившийся индивидуальный опыт, «пережитое», который обрел несколько негативный характер «утрат и потерь» (хотя часто романтизированный), удерживал восприятие нейтральности «инструментального и подручного».

Еще один важный для нашего размышления момент, это преимущественная негативность отношения к технике у мыслителей первой половины XX столетия. Напротив, после второй мировой войны все чаще отношение будет меняться на положительное. Вызвано это именно переориентацией сферы технического на коммуникативные перспективы. За этим вопрос также сместился от обсуждения техники как зла к технологиям как благу будущего. Более того, коммуникативные технологии включили в себя и самого человека, воспринимаемого элементом коммуникативной схемы. Немножечко бесчеловечно это звучит, но задачи преследовались здесь сугубо гуманистические.

И вот в основании коммуникативной идеологии эпохи и сформировалась метафора автомобиля, который имел определенный статус средства коммуникации, при этом персонального, а не коллективного характера, ориентированный на «семью» или любую другую «персональную группу», размещенную в «теле автомобиля».

Г.Г. Гумпрехт, описывая увлечение автомобилями среди интеллектуальной и художественной публики, в частности, пишет, что «...аристократическая коннотация побудила Томаса Манна купить автомобиль...»[2; С. 17]. Это было и престижно, и увлекательно, а также у ряда лиц вызывало попросту одержимость. Хотя постепенно к этому ряду все чаще стала добавляться полезность, за чем последовало ранжирование самих автомобилей как предметов роскоши или здравого смысла. Но автомобиль привлек внимание творческих людей, что отразилось в литературе, живописи, кино и т.д. Гумпрехт вспоминает Фрица Ланга, Томаса Манна и др. Надо отметить, что и отечественные деятели культуры также обращались к изображению «авто». Интересно, что данный образ интенсивно востребовался поэтами «серебряного века». Среди «заинтересованных» авторов Вертинский, Северянин, Маяковский, Луговской, Ходасевич и многие другие. Так, отдельное посвящение нашему объекту мы встречаем в стихотворении В. Ходасевича «Автомобиль» (1921 – сто лет назад), которое начинается так [9]:

Бредем в молчании суровом.
Сырая ночь, пустая мгла,
И вдруг - с каким певучим зовом
Автомобиль из-за угла.

Он черным лаком отликает,
Сияя гранями стекла,
Он в сумрак ночи простирает
Два белых ангельских крыла.

Очень симптоматичный текст, выделяющийся на фоне других, требующих образы «мрачных убийц» или восторги «ландо-шикарных». Автомобиль противопоставляется пустоте времени и мрачности пространства, в которых человек потерян и ничтожен. Он врывается в мир как «посланник» Блага, как само воплощение Прекрасного. Далее:

И стали здания похожи
На праздничные стены зал,
И близко возле нас прохожий
Сквозь эти крылья пробежал.
А свет мелькнул и замаячил,
Коллебя дождевую пыль...

Автомобиль разрывает непрерывность «пешеходной реальности», позволяя обезличивать (забывать) отрезки пути, фиксируя внимание на значимых точках как узлах, формирующих «сеть» повседневной реальности. Он преобразует обыденность и ее «дождевую» беспросветность. И, тем не менее, это только одна грань:

Но слушай: мне являться начал
Другой, другой автомобиль...
Он пробегает в ясном свете,
Он пробегает белым днем,
И два крыла на нем, как эти,
Но крылья черные на нем.
И все, что только попадает
Под черный сноп его лучей,
Невозвратно исчезает
Из утлой памяти моей.

Амбивалентность образа только подчеркивает его красоту и тотальность. Мир, в котором властвуют ангелы/демоны-авто, по мнению Ходасевича, превращается в призрачную мозаику с утраченными фрагментами. Мозаичная картинка реальности и крылатая машина – метфора заставляет по меньшей мере насторожиться, поскольку коррелирует с образной терминологией современности. Кроме того, Ходасевич отсылает к особому

мировосприятию человека, взаимодействующего с ним. Реальность соскальзывает с поверхности осознаваемого бытия и стирается из памяти, в конечном счете, оказывается вне времени, поскольку значимым выступает только время пути, а воспринимаемыми – координаты точек пространства, этот путь декларирующие и картографирующие.

Я забываю, я теряю
Психею светлую мою,
Слепые руки простираю,
И ничего не узнаю:
Здесь мир стоял, простой и целый,
Но с той поры, как ездит тот,
В душе и в мире есть пробелы,
Как бы от пролитых кислот.

И данная метафора автомобиля, меняющего приоритеты и координаты реальности, рефлексировалась, обсуждалась и продолжает обстоятельно рассматриваться ведущими теоретиками последующего времени. Среди них стоит назвать таких авторов как Э. Мунье, Р. Ванейгем, Г.Г. Гумпрехт, Дж. Урри, М. де Серто и др.

Э. Мунье одним из первых не только демонстрирует идентификационные преобразования персоналистского порядка, но и описывает неоднозначность в истолкованиях культурных явлений, «орудий культуры». В его работах речь идет именно о персоналистской практике, в которой человек активно возвращает себе связи с Другим и вещами, но делает это в перспективе новых ценностных ориентиров. Именно человек создает и «ориентирует» актуальный инструментарий, который соотнесен по своей функциональности не только с ним самим, но с ближним кругом взаимодействия, переходя от идентификации «Я» к «Мы». Любые оценки «добра или зла» здесь окажутся относительными, поскольку речь идет о возможных вариантах использования вещи, задающих им ценностные перспективы. Как он пишет: «Не будем требовать от орудий культуры, чтобы они сами автоматически превращались в явления культуры: латинский алфавит или крестьянская мудрость могут наравне с автомобилем или радиовещанием наносить вред, если окажутся в руках неумного человека» [3; С. 439]. Но это не означает, что создаваемый инструментарий не изменяет самого человека. Последний, по мнению Мунье, должен переориентироваться на «Мы-философию», исключив европейский индивидуализм с его ценностными установками. Поэтому, рассматривая «орудийность» мы видим уже автомобиль включенным в коммуникативную систему XX сто-

летия, а человека – ключевым узлом системы управления персонализированной целостности, которую, вслед за рядом авторов, можно именовать «кентаврической».

Если Мунье останавливается на орудийности, то одновременно О. Шпенглер пишет о технике как тактике, т.е. смещает интерпретативный ряд именно в технологический режим жизни человека в начале XX в. Данная рефлексия характеризовала происходящие изменения в восприятии реальности и была очевидна для многих ведущих теоретиков эпохи.

Обращаясь к рассмотрению первой трети XX века («В 1926»), Ханс Ульрих Гумпрехт пишет о том, что возникает ряд явлений, которые, будучи обыденными, вплетаются в структуру восприятия, меняют символические ряды, коды, и создают, по сути, новую реальность культуры. Данный автор рассматривает и реакции на «инструментальные сдвиги» со стороны крупнейших мыслителей и литераторов, причем, именно не как явлений, а как практик, которые могут восприниматься в достаточной мере подробно, но определять соразмерность структуры сознания и городской коммуникации. Так, он отмечает, что: «Мартин Хайдеггер выбирает еще одну изолированную часть машины, указатель поворота, как точку отсчета в дискуссии об использовании и интерпретации знаков: «На автомобилях в последнее время устанавливают красную поворотную стрелку, чье положение всякий раз, к примеру, на перекрестке, показывает, какое направление возьмет машина. Положение стрелки регулируется водителем машины. И с ним не едущие — причем именно они — делают употребление из этого средства, а именно способом уклонения в соответствующую сторону или остановки на месте». Словно символизируя обособленность отдельных элементов, во многих автомобилях прямо перед водительской дверью красуется великолепное запасное колесо». [2; С. 17]

Специфика реакций автомобилиста также весьма важна, поскольку, находясь внутри машины, он переносит невербальную языковую практику (мимику, жесты и пр.) на поверхность машины, что выражается, например, в указанном выше сигнале поворотника. Собственно человеческое часто совмещается в «языке жестов» с техническими, позволяя взаимодействовать с другими участниками движения (жесты водителя, мигание дальнего света и пр.), но речь идет именно об успешном осуществлении движения, что меняет и его контекст.

В 1909 г. были приняты единые европейские правила дорожного движения. Следующий фундаментальный шаг утверждения единой системы знаков дорожного движения был произведен в 1931 г. И позднее ПДД совершенствовались и трансформировались, в связи с изменениями в практике движения, что происходит и по сей день. Но их базовая основа сформировалась именно в первой трети XX столетия. Гумпрехт отсылает имен-

но к этому и косвенно делает вывод о том, что структурные позиции хайдеггеровской философии как наиболее актуальной для того времени, коррелируют с изменениями, производимыми в ПДД. То есть сама структура сознания индивида данной эпохи порождает правила на дорогах, но одновременно начинает руководствоваться ими, что подразумевает связь с последующими изменениями. На первый взгляд это банально, но такое овнешвление элементов основания сознания привлекает внимание и к вопросу о структурности как таковой. Может поэтому (среди прочих причин) в указанный нами период зарождается структуралистский и развивается экзистенциалистский дискурсы.

Следуя далее за мыслью Гумпрехта мы читаем: «Автомобиль становится символом нового восприятия, тяготеющего к фактическому и обыденному... Но не менее интересно, что непосредственно за упоминанием об указателе поворота как о парадигме использования знаков следуют рассуждения об экзистенциальном измерении пространства. Ибо автомобили и все еще непривычные скорости, с которыми они преодолевают большие расстояния, обогащают новый коллективный опыт бесконечности. Точнее, страх, внушаемый их стремительностью и даже самим фактом их существования, — метонимия страха перед пространством, структуры и функции которого стали неуправляемы и непредсказуемы. Движение автомобилей несет в себе угрозу, потому что не регулируется общепринятыми законами» [2; С. 22]. Интересно, что Гумпрехт отсылает нас здесь именно к Хайдеггеру, для которого в целом характерно неприятие технического, служащего основанием «по-ставу». Машины можно отнести к «вещам судьбы» как книги и ландшафты, поскольку, создаваемые человеком, они далее живут в противостоянии ему. Более того, технические вещи обладают тем потенциалом, который разрывает связь между человеком и реальностью, и даже может превратить самого индивида в вещь. Данная интерпретация в дальнейшем интересно развивается мыслителями Франкфуртской школы, для которых технический прогресс при капитализме превращает человека в часть конвейера, безликий «винтик». Его в любой момент можно заменить. Культурную реальность «в эпоху технической воспроизводимости» данный процесс лишает духовной «ауры». Абстрагируясь от отдельных мнений и образных интерпретаций, можно отметить главное – и уже названные мыслители, и многие другие оказываются втянуты в разговор о технике, которая, безусловно, меняет реальность, ее восприятие, а, следовательно, самого человека.

2

В том же направлении, что и мыслители первой половины столетия, и все же несколько иначе интерпретирует отношение человека с техникой

Р. Ванейгем. В «Революции повседневности» он отмечает позитивность восприятия техники во второй половине XX в. Человек обретает особую активность в построении собственного мира, для которого определяет новые значения. Машины, находясь в гуманистическом пространстве, выступают как особые, «живые» вещи, противостоящие «отжившему». Но все не просто: «Верё в магическую силу технологий сопутствует ее противоположность - движение десакарализации. Машина - это модель разума. Ее провода, передатчики, переплетения не скрывают ничего таинственного, все вполне объяснимо, но в то же время машина представляет собой чудо, которое должно перенести человека в царство счастья и свободы» [1; С. 77]. Эта мысль перекликается с чуть более поздним высказыванием М. Маклюэна (а далее У. Эко) об электрической сети, охватившей весь мир и расширившей нервную систему человека, создав прецедент сотворения нового и целостного человечества. Но в обоих случаях речь идет о средствах коммуникации. При этом именно у Маклюэна мы встречали уже отчетливо прописанное определение новой социокультурной реальности как мозаичной, поскольку восприятие индивида оказалось дефрагментированным, аналогично той идее начала XX в., по которой проносающаяся за окном автомобиля реальность была разорвана на «кусочки»: кадры или фрагменты единой картины мира.

Ванейгем, будучи соратником Э. Ги Дебора, противопоставляет «обществу спектакля» как обществу «организации», в котором обнаруживается господство «мертвых вещей над людьми». «Общество потребления» продвигает саму идею таких вещей как знаков престижа, но также вслед за этим внушает потребность в их непрерывной смене для поддержания эффекта статусности. Реклама даже из человеческих чувств, например, удовольствия от автопрогулки, извлекает потребительский бонус: в потреблении горючего, пройденных километрах, достигнутой скорости и т.д.: «С той скоростью, с какой экономические императивы овладевают чувствами, страстями, потребностями, в их фальсификации, у человека скоро больше ничего не останется кроме воспоминаний о бытии» [1; С. 83].

При этом сам капиталистический дискурс противопоставляет «машине», непрерывно делая заявления о несовершенстве автомобиля, что требует выпуска новых моделей. Одновременно в нем закладывается представление о том, что машина прекрасна, эстетична и зрелищна: «По ту сторону того, что они должны означать, я найду в них возвышенное. Я знаю, что машина может вызывать страсть, если вовлечь её в игру, в фантазию, в свободу. В мире, где всё, включая деревья и камни, живо, больше нет пассивных знаков для пассивного созерцания. Всё говорит о радости. Триумф субъективности придает вещам жизнь» [1; С. 222]. Более того, дискурс потребления сам оказывается вовлечен в новую идеологию техники, идеоло-

гию «скорости и тормозов», как отмечает автор: «Скорость потребления является скоростью разложения власти; и одновременно, неотвратимая разработка нового мира» [1; С. 158].

Автомобиль как сущностная идея эпохи преобразует саму систему координат восприятия реальности: «Пространство – это точка в линии времени, в машине, преобразующей будущее в прошлое. Время контролирует пространство жизни, но оно контролирует его извне, делая его промежуточным» [1; С. 231].

В произведении Ванейгема, тем не менее, мы встречаем некоторую оппозицию взглядам межвоенного поколения. Новая эпоха предполагает и новые интерпретации. Направление мысли сохраняется, но определенные фундаментальные сдвиги происходят. На мой взгляд, это вызвано тем, что межвоенное поколение попало в некоторое безвременье. Предшествующая эпоха с ее ценностями и ориентирами исчерпала себя, а новая еще не сформировалась. 20-30 гг. в мировой практике культуры являлись попросту взрывом. Трудно даже выявить на том этапе хоть какие-то приоритеты. Это касается и пространственных позиций, где интенсивность событий в Штатах, России, Франции, Германии и других регионах оказалась исключительной (по крайней мере, по меркам самих регионов). Не смотря на то, что в послевоенный период степень изменений не уменьшилась, они обрели большую определенность в направленности. Это касается рождения и гибели ряда ярчайших личностных позиций: пресыщенности наличествующих значимых имен в культуре, политике и т.д. было доведено до предела. Это и реструктуризация всех систем взаимодействия в международном порядке, приводящая к появлению в послевоенный период ООН и создающая прецедент представленности человечества как целостности, что очень быстро определило новую рефлексию о «глобальной деревне». Т.е. межвоенный период можно представить как интенсивность Хаоса, что на следующем этапе потребовало нового Порядка.

В предвоенный период, да и далее у Хайдеггера вопрос о времени определял жизнь человека, что для его современника сопрягалось с переживанием ужаса, доминирующего над страхом, поскольку безграничность разрыва бытия в Хаосе снижало саму способность оценки угрозы в ее конкретном воплощении. Этому соответствовала и новая инструментальность, подручность автомобиля, «сворачивавшего» время. Мировым войнам предшествовала тотальная увлеченность «некрофилией». С точки зрения Дени де Ружмона, одного из французских интеллектуалов батаевского круга, некрофилическая идея являлась основанием стратегии страсти (любви и военной), характерной для первой половины XX в., выразителем которой оказалась фигура Гитлера. Причем, описание данной ситуации автор

производит до начала Второй мировой войны, когда техническая сфера мыслилась как «умершвляющая» живое. Здесь, как я полагаю, действительно сходятся линии «бытия-к-смерти», выражаемые как в философии, так и в ряде культурных практик, в том числе, связанных с применением техники, которое нарастает во всех сферах повседневности, но с очевидностью даст о себе знать по окончании восстановительного периода после Второй мировой войны.

У Ванейгема, который анализирует уже ситуацию третьей четверти столетия, технический прогресс налицо, а автомобиль как его ключевое воплощение преобразует и порождает время. Сюжеты, волновавшие предшествующее поколение и предполагавшие ключевые экзистенциальные рефлексии не исчезли, но ушли на периферию. Можно даже сказать, что правила вдруг оказались важнее законов, как изменчивое по отношению к костному. Вот эта «косность» как структурность и подвергнется в дальнейшем фундаментальной рефлексии с позиции декларируемых «смертей»: Бога, Автора, Текста, Смысла и т.д. Вечность/Бог как ребенок играющий в кости – вот любимейший афоризм времени. Автомобиль (как и ряд других «коммуникативных» машин: самолетов, компьютеров и пр.) обретает определенную Самость, выражаемую в «характере» этой особой вещи, что порождает обилие вопросов, связанных с «мифом» о «живой вещи». Автомобилист «беседует» с машиной (питомцем, товарищем?) как Экзюпери разговаривал с самолетом, как можно «пообщаться» с современными гаджетами, с особой очевидностью тогда, когда там установлены специальные коммуникативные программы.

Дополняется рефлексия тем, что жизнь ассоциируется с движением, а истинность отныне – с процессуальностью. Важно поймать движущееся – зафиксировать в кадре, описать в ситуации или как-то иначе, при этом не лишив динамики. Общество, определяемое спектаклем, обречено на смерть, но можно разрушить предсказуемость сценария «вторжением» в него. Такое действие разворачивается на художественной и политической сцене, в кино и литературе. Реальность преобразуется, дополняясь и новыми коммуникативными возможностями, основанными на стремительно развивающихся технологиях. Закономерно, что метафора автомобиля сохраняет свое значение и для нового человека, все чаще маркируемого как *homo mobiles*, но в стремительно развивающихся сюжетах научной фантастики все чаще ассоциируется с полетом. И надо сказать, вопрос о преодолении пространства также только усиливается, поскольку автомобиль – это не просто «средство передвижения», а также символ свободы путешествия.

3

Интереснейший текст «Мобильности» создает один из ярчайших современных исследователей Дж. Урри[9]. В нем он обстоятельно рассмат-

ривает значимость автомобиля уже не как самостоятельной метафоры, а как основы для метафор динамики. Речь, во-первых, идет об определенной гибридизации самого человека со средствами коммуникации, важнейшая из которых — «водитель-автомобиль», которая формирует для него коммуникативную стратегию: «Существует много других мобильных гибридов, с которыми мы еще встретимся далее, включая «досуг-пешеход», «поезд-пассажир», «велосипед-велосипедист» и т. д.» [8; С. 117] Мы уже упоминали «кентаврическую» метафору, предполагающую сращивание человека и технического средства для перемещения в пространстве. Урри же отмечает, что Возникают системы, в которых различные формы гибридизации востребуются и которые составляют основу социальной практики: «...Объекты можно поделить на зафиксированные на месте (железнодорожные пути, отели), временно стационарные (автомобиль в гараже, паровоз в депо), переносные (книги, автомобиль на транспортере), телесно связанные (плейер, часы), протезирующие (кардиостимулятор, мобильный телефон), образующие мобильную систему (автомобиль, самолет) или содержащие в себе программу (посудомоечная машина, компьютерная таблица). Хотя такая классификация объектов и демонстрирует громадные вариации в их готовности-к-употреблению, однако во всех случаях люди — ничто без подобных объектов, организованных в различные системы» [8; С. 132]. Возможно, Урри и утрирует ситуацию, но явно недалек от актуальной социальной действительности, что не исключает возможность «иных социальных миров», которые сегодня занимают маргинальные позиции. Интенсивность динамики современных социальных систем сначала активно стереотипизирует представления о «нормальности», а в дальнейшем просто не предоставляет возможности отходить от потребления самой новизны по недостатку времени. Это не исключает альтернативные варианты, но делает их вторичными, как, например, при включении индивида в стратегии «медленной жизни». Причем, речь не идет об отказе от скорости как таковой, а о «смаковании» различных переживаний, что мыслится только в режиме «торможения» индивидуального движения. Так, можно получать удовольствие от езды на автомобиле, поезде или еще чем-то, но исключает множественные и добавленные цели. Путешествие означает именно путешествие, перемещение в пространстве будет здесь удерживать временной потенциал, который нельзя впустую растрчивать, но при этом требуется переживать, иначе индивид теряет устойчивость в представлении о реальности и ее ценности.

Здесь, безусловно, наблюдается определённая контрастность. Как отмечает Урри: «...«Мобильным аппаратам», таким как телефоны, автомобили, самолеты, поезда и компьютерные соединения, всем приходится пе-

ресекается и делить пространство-время с иммобильностями» [8; С. 146]. При этом автор отмечает, что толпа вообще, а особенно в современном пространстве, анонимна, что позволяет уживаться любым маргинальным стратегиям, демонстративным, но обособленным. При этом, наблюдая современную практику «автомобильности», можно увидеть нечто иное. Если мы наблюдаем «толпу автомобилей» такой анонимности нет, хотя возникает типизированная структура, где основанием может быть качество машины, качество управления, качество функций пути или что-либо еще. Но и с «иммобильностями» ситуация аналогична: здесь также мы можем наблюдать структуру типизированных взаимодействий, что снимает вопрос об индивидуальном, но еще больше усиливает «режим персонализаций», при котором нет разделения на единицы, но подразумевается групповое различное взаимодействие. Если говорить о движении на дороге, то даже принадлежность автомобиля к определенной марке включает его в групповые взаимодействия особой «заботы своих», при длительном движении в одном направлении возникает «повисание на хвосте» и т.д.

Для Дж. Урри, пожалуй, только одно разделение мыслится тотальным: «Автомобильность как система настолько повсеместна, что возникает предположение: гражданское общество в большинстве стран сейчас концептуализируется как гражданское общество «автоводителей» и «автопассажиров»» [8; С. 261]. Единственной оговоркой в этой тотальности автор признает комбинацию средств перемещения, где наравне с авто используется общественный транспорт, велосипед и пр. Но Урри мало обращает внимание на обратимость данных практик.

В принципе, очевидно, почему складывается данное положение дел. Речь идет о комфортности и удобстве данного транспортного средства. Он защищает от ненастья, экономит время и силы, но предполагает и двойственность, создавая систему «неудобств»: стоимости топлива и ремонта, время и силы на обслуживание и заботу, подчиненности трафику, инфраструктуре и пр. социальным позициям. Как пишет Урри: «Автомобильность, таким образом, принуждает людей интенсивно адаптироваться. Она заставляет их забавляться крошечными фрагментами времени, необходимыми для того, чтобы преодолеть те темпоральные и пространственные ограничения, которые она же и произвела на свет» [8; С. 246].

Адаптация происходит не только в стратегиях поведения, но и телесности: «Недавно проведенное исследование показывает, как автомобиль «проживается» (dwelt-in) или телесно обживается (inhabited) и испытывается разной комбинацией органов чувств. Подобная чувственная география автомобиля не столько локализуется в индивидуальном теле, сколько растягивается на знакомую местность, ближайшую округу, регион и даже национальную культуру посредством различных сенсорных диспозиций»

[8; С. 121]. Тело воспринимает движение, конструируя посредством него пространство. Автомобиль опосредует связи с реальностью, становясь, по сути, внешней его оболочкой, причем, зачастую еще и персонализированного, что мы отмечали как характерную особенность восприятия автомобиля еще в начале XX в. Но на новом этапе ситуация усугубляется, поскольку растут и порядки противоречий в его восприятии. Автомобиль несет угрозу, при этом и защищает. Это видно в представлении как о «зонтике на колесах», так и в акценте на особое внимание к пешеходу как «незащищенному». В то же время «водитель» все реже отделяется от машины, а «человек» мыслится как иное понимание практики существования. При этом автомобиль воспринимается через призму «гуманистических» категорий, включающих понимание, самостоятельность, ревность, заботу и пр. Индивид выполняет внутри него лишь определенные функции «несовершенного тела». Представление о «теле» меняется, особенно если речь идет о водителе: «Тело, движущееся в трафике, это скрюченное чудовище, лучшим образом приспособленное к тому, чтобы находить себе путь с минимальными потерями» [8; С. 148]. Не только «фигура» подчиняется пространственной форме автомобиля, все тело «дефрагментируется» в выполнении функций, необходимых для «движения в трафике»: это глаза, уши, руки и ноги – естественные желания (сменить позу, потянуться) подавляются. Закономерно, что в искусстве растет число киберобразов, где именно «плоть» замещается технической оболочкой, поверхностью, оставляя человеческому (или иному биологическому) существу место в «сердцевине». Можно вспомнить, например, образ далеков в сериале «Доктор Кто», и в этих же фильмах присутствует еще один тотальный образ Тардис – живой машины, но управляемой «Властелином времени». Здесь, правда, мы видим выход за пределы «путешествий на колесах», что можно воспринять как видение перспектив и определение конца «колесной» истории.

Можно сказать, что меняются взаимоотношения с природой, которая еще больше подчиняется автомобильности как системе. И эта система «пока самая мощная из таких систем мобильности» [8; С. 141]. Кроме этого, возрастает потребление природных ресурсов, как сырья, так и самих людей. Автокатастрофа – основная причина массовой гибели и увечий для людей сегодня. Урри пишет: «Аварии — нормальный и предсказуемый результат деятельности автомобильной системы, хотя их обычно считают «случайностями», абберациями, а не «нормальными» чертами того, что Бекман называет «обществом авто-риска» (Beckmann 2001; Featherstone 2004: 3-4; Perrow 1999)» [8; С. 242]. Если У. Бек вообще называет современное общество «обществом риска», подразумевая предваряющее собы-

тия переживание угрозы, то в данном случае добавляется ряд новых коннотаций.

Одним из наиболее страшных современных произведений киноискусства, на мой взгляд, является фильм Кроненберга «Автокатастрофа». В нем прослеживается идея специфического ухода из жизни за счет авторесурса. Герои фильма теряют ориентацию в жизни, вытесняя ценностное ее содержание «волей к смерти», балансирующим на грани, где прекрасным начинает восприниматься искаленное тело, возможно, с добавлением «кибер-акцентов», еще более сближающих с идеей технического единства с машиной. Но к этому добавляется кураж уничтожения чужих жизней, которые можно «забрать с собой». Такой сюжет – не фантазия извращенного автора. Достаточно давно укоренился в психиатрии термин «автоцид» – вариант самоубийства с использованием автомобиля или иных технических средств передвижения. Проблема здесь заключается не только в том, что на дороге могут нам встретиться такие вот неадекватные персонажи, а в том, что тенденция к необоснованному риску «заражает» достаточно большое число «нормальных» водителей. Это явление обнаруживает и Урри, говоря о том, что на дорогах возникают вспышки неадекватных реакций, но, что еще серьезнее: «Согласно выводам разных ассоциаций автомобилистов, водитель, заболевший «дорожным бешенством», не излечивается сменой гибрида водитель-машина, а только сменой патологичного «дорожно-бешеного» человека» [8; С. 259].

Само движение таит в себе не только преимущества, но и опасность, заключенную, по мнению Урри, в нашей уверенности в праве индивида на скорость. И это безусловная новация в системе экзистенциальных координат. Скорость в современности воспринимается как безусловная ценность: мы можем успеть больше, сэкономив время, мы можем переместиться в ранее недоступные по отдаленности точки пространства и т.д. Но когда речь заходит об отдельных позициях социокультурной реальности, вопрос об осмысленности и значении скорости может пересматриваться. Не зря среди народных «мудростей» мы встречаем фразу «скорость хороша при ловле блох». Тогда, когда речь идет о социуме, формируются отчетливые регламенты скоростных позиций. Они затрагивают различные сферы человеческой реальности, но буквально указаны в ПДД. Дорога, а особенно современная, является особым социальным объектом, создаваемым в коллективных целях и управляемым со стороны общества.

Рефлексий по отношению к изменению статуса дороги за последнее столетие было достаточно много. В отечественной культуре, например, есть прекрасная пьеса Нины Садур «Ехай!», которая, в частности, некоторое время назад исполнялась на сцене петербургского «Театра дождей». В ней были противопоставлены движения пешеходные и транспортные. Для

последних утрачивалась связь с реальностью, природой, землей. Пешеход, по словам героини пьесы, «лечит землю», шагая по ней. Это не безукоризненно-эталонная реальность, но она обладает жизненностью, связывая людей и размещая их в естественных порядках бытия. Урри выражает это чуть иначе, говоря именно об автомобилизме как особом способе существования: «Ведь мы больше не оставляем следов — потому, что наши тропы покрыты асфальтом». Речь идет уже не о местах пространства, а о векторах и «промежуточности».

И, тем не менее, современный мир подчиняется преимущественно «автомобильности», а пространство покрыто и мыслится автотрассами. Создание дорожной инфраструктуры изменило и структуру политико-социальных взаимодействий внутри и вовне государственных пространств, возможно, именно посредством их унифицированности сделав границы гораздо более проницаемыми. Как пишет Урри: «Хотя автомобили в США бурно развивались с начала века, им особенно некуда было ездить до тех пор, пока страна не покрылась сетью дорог (их строительство началось в 1932 г., но со строительством шоссе между разными штатами тянули до 1956 г.). Дорожное строительство в межвоенной Германии стало особенно важным, только когда национал-социалисты поддерживали модель дороги, предназначенную только для автомобилей» [8 С. 236].

Дорожное строительство обрело во всех регионах мира невиданный ранее масштаб, изменило характер личных и общественных взаимодействий, востребовала новые правила, знаки, создало новые элементы инфраструктуры (бензозаправки и пр.), переориентировала часть населения Америки и Европы на жизнь в пригороде, создало из самого автомобиля новый «дом-вне-дома». Но, что отмечает Урри, её развитие не имело линейного характера.

В любом случае, в конце XX в. мы сталкиваемся, как об этом писал М. Кастельс, не с проблемой жизни, а с вопросами о ее стиле. Автомобиль задает определенную стилистику: Урри называет автомобилизм образом жизни. Но самое важное здесь то, что изменяются идентификационные стратегии для индивида: «Автомобиль является свидетельством взрослости, индикатором гражданской ответственности и базой социальности, деловых знакомств и связей» [8; С. 238]. Речь идет и о статусности, существенно трансформировавшейся за столетие. Если при начале массового производства авто было просто знаком престижа, то теперь статусность будет различаться по самому «уровню» и качествам автомобиля: значимой марки, сексуальности, безопасности, карьерным стереотипам, семейным ориентирам, гендерным параметрам и пр. Машина в восприятии общества отчасти атропоморфизируется, обретая «человеческие черты», при этом

она наделяется самостными и даже гендерными характеристиками. Это происходит в противоположность водителям, для которых режим генденых различий существенно снижен, преимущественно сохраняясь в шутках («блондинка за рулем» и «красный автомобиль»). Но уже на ранних этапах развития автомобилизма женщины занимают существенное место в автоделе, хотя их роль изначально имеет оттенок прагматичности. Так, одна из основательниц автодвижения – это Берта Бенц, жена Карла Бенца, крупнейшего изобретателя и производителя автомобилей. В 1888 г. она демонстративно с целью популяризации автомобиля, а также для поездки с детьми к маме взяла без ведома мужа автомобиль и осуществила на нем первый автопробег на дистанции в 106 км.

Автомобиль служит подчас основанием для установления социальных связей, что меняет ориентацию в реальности: «Автомобиль можно связать с растущим значением персонализированной, субъективной темпоральности и рефлексивного наблюдения менее структурированной личности, о которой говорят Гидденс и многие другие» [8; С. 248].

Если идентификация индивида меняется на персоналистскую, то это не снижает ее проблемности, скорее наоборот. И вот для современного общества мы наблюдаем отдельный процесс, затрагивающий все сферы жизни. Это процесс автономизации. Меняется «расписание социальной жизни» за счет мобильности индивида, и если данный процесс начался с автомобиля, то еще более он укрепился в велосипедном и аналогичных движениях: «Велосипед положило начало «радости свободной мобильности», освободив путешественника от поездов и расписаний и наградив его чувством автономного движения и скорости» [8; С. 234]. Велосипед освободил и от определенных «трудностей и нагрузок» автомобилиста, но снизил скорость. Но по большому счету, они друг другу не противоречат. Важнее, на мой взгляд, то, что автомобиль – персонализированное средство, в отличие от индивидуальности велосипеда, хотя можно заметить, что для велосипедистов исключительно важна тенденция к солидаризации, а в условиях «умной толпы» и «смарт-реальности» велосипедист оказывается гораздо уместнее, при этом легко вписывается в персоналистские стратегии взаимодействия. Но и здесь «обратимость» часто присутствует: у многих автолюбителей в багажнике найдется велосипед или самокат, что предполагает ряд дополнительных стратегий, особенно характерных для горожан: удовольствия от езды с физической нагрузкой и «ветра в лицо», высокой мобильности в связи с недостаточностью или перегруженностью инфраструктуры и т.д.

Автономность декларируется в автомобилизме условиями свободы. Это и выбор пути, и автономия времени, и комфортность «дома на колесах». Хотя данная автономность и сопряжена с определенными ограниче-

ниями и не может практически достигать абсолютности. Абсолютизация свободы характерна именно для сознания персоналистской личности (автогибрида), когда «считывание правил» происходит автоматически и рассматривается как обеспечение самой автономии. Для индивида же меняется сам порядок восприятия пути: «Автомобиль одновременно внушает чувство всемогущества и подпитывает глубочайшие тревоги человека, от страха аварии и смерти до глубочайшей фрустрации при мысли оказаться в одном ряду за медленной машиной, застрять и потерять пару бесценных минут» [8; С. 258]. Дополненная «мобильным транспортом», например, в условиях «повышенного пассажиропотока» и «пробок» автомобильность выступает как гарант автономии движения.

4

Таким образом, автомобиль действительно выступает репрезентантом современного человека: именно в данном образе соединены характеристики ценностных векторов культуры. Автомобилизм проникает во все сферы обыденности, формирует порядки восприятия реальности. Как пишет Урри: «В целом автомобильная система реорганизует время и пространство и определяет, как именно люди договариваются о возможностях и ограничениях касательно работы, семейной жизни, детства, отдыха и развлечений» [8; С. 241]. Коммуникативные порядки выстраиваются в целостность жизненного стиля, преимущественно определяемого новыми технологиями. Технологические изменения в современном автомобиле согласуются с иными формами актуальных коммуникативных технологий, выстраивающих конфигурации самого тела человека. Как отмечал другой исследователь XX в., Мишель де Серто: «автомобиль, как и корсет, придает форму телам и подчиняет их образцу правильной позы. Это и есть ортопедический и ортопрактический инструмент» [7; С. 258]. Реструктурированное восприятие реальности в деконструированном теле – это особая трансформация телесности человека, она нуждается в новой фиксации, для которой будут характерны те же принципы, что и для определяющего критерии действительности автомобилизма. Видеорегистрация – особая форма реакции на летящий навстречу мир. За ней – защита от искажения интерпретаций пути и сопутствующей событийности, но также фиксация случайного контекста. Рассматривая мобильности и, в частности, автомобилизм, Урри отмечает изменения фокуса зрения: «...изменение природы зрения. «Статические» типы взгляда посетителей, такие как с «пункта наблюдения на балконе», фокусируются на двумерных форме, цвете и деталях вида, который расстилается перед ними и который можно охватить глазом (Pratt 1992: 222). Такой статический взгляд хрестоматийно фиксирует фотокамера. Однако в современном мире появляются различные способы

фиксировать виды на ходу, из вагона поезда, через ветровое стекло автомобиля, иллюминатор парохода, видеоискатель кинокамеры или мобильного телефона (Urry 2002c)... Соединения лицом к лицу налаживаются через экстенсивные перемещения на дальнее расстояние» [8; С. 137] О данном явлении неоднократно заходила уже речь у авторов, обращающихся к «феноменологии восприятия». В этом смысле автомобиль неотделим, по сути, от многих технических средств, используемых в XX столетии. Речь идет лишь о том, что автомобиль действительно выступает ключевой метафорой. Но она изменяет свои черты и сегодня проступает для нас новыми гранями.

Технологический режим существования современного человека многопланов, но в первую очередь, продолжает выступать как основание для ключевой в культуре коммуникативной деятельности. Непрерывная фиксация реальности предполагает как перманентность движения, так и восприятие процессуальности «онлайн». Сознание и самосознание индивида при этом выстраиваются в перспективах «пути». Но по-прежнему остается важным вопрос, куда он ведет? И этот вопрос звучит сегодня при обращении именно к технологической реальности, например, у Р. Курцвейла, где человеческое существо вновь, как и в эпоху Просвещения, мыслится механизмом. Здесь формируется новый разрыв в ощущении заменяемости «деталей» тела и бесконечности самих замещений (бессмертия), что требует именно удержания целостности структуры реальности и ее восприятия.

Но помимо столь фундаментальных вопросов жизни, актуальное существование автомобилизма получает и ряд новых проблемных зон. Выбор технического устройства для нашего современника определяется еще большим числом условий, поскольку включает множественность представлений полиидентификационной практики. Сегодня человек не только представлен самому себе, но предполагает возможность перманентной изменчивости презентаций и репрезентаций. Позиция «Я» вмещает базовое понимание, выступающее в абстрактной и «легитимной» форме, но дополняется вариациями «Я-Другой» (характерными для виртуальной среды) и не предполагающим какой-либо длительности в определенности и качестве границ. «Я» в Сети – исключительно вариативная позиция. В этом плане наличие автомобиля у индивида не является уже чем-то особо значимым (разве что в ситуации «взросления» с первичным получением доступа к машине), а его покупка, возможно, более значима, чем покупка ноутбука, но менее значимая, чем квартиры. Т.е. купить машину не то же, что приобрести носки, но здесь можно увидеть принципиальное сближение позиций, что напоминает ситуацию с появлением в европейской культуре печатной

книги. Книга как тотальный объект средневековья, как «священное», замещается «товаром» (Б. Андерсон), хотя это еще и не «фунт изюма».

Тенденция к автономности также растет, предполагая использование многих технических средств, что порождает эпоху «умных вещей». Но и это не главное. Сетевые взаимодействия постепенно изменяют «режим персонализации», что отражается и на взаимодействии с автомобилем, особенно ярко представленном в явлении каршеринга. Это все еще персональность, но помещенная в кластерную сеть, т.е. целостность определенного «Мы» (в данном случае, «Я-автомобиль-близкие») замещается случайностью «Любого-Мы». При этом каршеринг распространяется далее, включая новые средства в рамках транспортной коммуникации: велосипеды и самокаты.

Все перечисленные риски для автомобилистов сохраняются, но дополняются новыми. Причем, новые риски имеют преимущественно не индивидуальный, а социальный характер. Можно вспомнить «сырьевую проблему», которая приводит к буквальным «бунтам», поскольку рост цен на топливо рассматривается как посягательство на жизненно важные позиции. Серьезным вопросом также представляется проблема устаревшей и неадекватной инфраструктуры. При «непроездности» транспортных путей «автомобилизм теряет свой смысл, что хорошо отражается в искусстве, даже в самых простых формах, о чем, например, повествует серия любимых отечественных мультфильмов о Простоквашине, где «мама» говорит: «Мы машину с кондиционером покупали, чтобы комфортно в пробках стоять».

Но эти же проблемы приводят и к эволюции автомобиля. Машины теперь дифференцируются по типу использования, предполагая возможность «обзавестись тачкой» на все случаи жизни: для путешествий и бездорожья, для перевозки небольших грузов, для семейного отдыха, для городских перемещений в условиях дефицита места и т.д. В каждой категории возможны и дальнейшие различия, говоря о том, что функционал машины растет, а его использование становится тотальным. В связи с этим не всегда уже мы можем судить о статусе индивида-владельца автомобиля (владение опять же становится множественным и наличие нескольких автомобилей в семье – явление распространенное), скорее о выборе стилистики. Часто автомобиль «премиум-класса» может быть показателем страха перед взятием кредита на его покупку. Определенная дифференциация по «размеру», «цвету», «марке» и т.д. также выглядит сейчас условной, т.е. миниатюрная блондинка вполне может предпочесть большую машину (мотоцикл) совсем не женских цветов, и наоборот, в отношении бруталь-

ного мужчины. Прежние социальные идентификаторы (пол, возраст, статус) уходят на второй план.

Появляются варианты альтернативного «топлива», что снижает остроту проблемы «цены на бензин». Развиваются и технические параметры, в частности, возможности «автопилотирования» со стороны автомобиля. Существенным моментом становится повышение уровня комфортности и безопасности перемещения. Но риски автомобильного движения естественным образом растут, опять же преимущественно из-за медленно развивающейся (или не развивающейся) инфраструктуры.

Каршеринг сегодня также вызывает серьезное беспокойство, демонстрируя снижение ответственности «водителя» любого порядка, поскольку снимается именно упоминавшаяся выше определенность персоналистской идентификации. Явление каршеринга предполагает снятие нагрузки с автомобилиста, позволяя избавиться от издержек: расходов на паркинг, амортизацию, страхование, налоги и т.д. Но в то же время возрастает риск получения автомобиля с техническими неполадками, а также «историей», в которую пользователь может быть втянут. Кроме того, это предполагает использование «неприрученной» техники, с которой не устанавливаются персонализированные отношения, предполагающие расширение коммуникативных удовольствий от эмоционального взаимодействия «своего» подручного в варианте переживания «продолжения тела». Исследования каршеринга неоднократно проводились, в том числе такими авторами как Нефедова А.И. и Фурсов К.С., которые отмечали: «Использование каршеринга предполагает смену паттернов поведения, привычек потребителей. переход от режима «одна машина для всего» к режиму «разный тип мобильности» в зависимости от типа поездок». Указанные авторы также определяли параметры пользователей, ориентированных на каршеринг, что привело к неоднозначным выводам. Тем не менее, с рядом оговорок, исследователи приходят к таким выводам: на каршеринг больше ориентирована молодежная аудитория (по вполне понятным причинам), это жители крупных городов, испытывающие интерес к технико-технологическим новациям, что ориентирует их ценностные установки на «веру в науку», на развитие технологий и возможность самовыражения. [4]

Но при рассмотрении данного явления со стороны других авторов, например, Руденко Н.И., поднимаются в том числе и экзистенциальные вопросы, с которыми мы в вопросах каршеринга сталкиваемся. Например, интересные переживания отмечает данный автор в связи с освоением человеком внутреннего пространства автомобиля. Это уже не просто продолжение тела при использовании механизма, а сращение с ним. Причем, мы можем наблюдать определенную трансформацию тела человека, адаптирующегося к «салону» и функционалу, провоцируя водителя на совершен-

ние посторонних, не связанных с вождением дел: телефонные разговоры, поиски в навигаторе и др. Часть таких «дел» в целом характерны для интенсивной жизни современного человека, привыкшего к «одновременности процессов», но при нахождении в собственном, «прирученном» автомобиле перечень таких действий в знакомом «теле» существенно возрастает. Это обстоятельство снижает заинтересованность в каршеринге как некомфортной практике: «Из-за процессов привыкания к салону люди не захотят делиться своим освоенным пространством с другими людьми» [6]. Салон автомобиля становится также объектом заботы, предполагая его декорирование, уют и дополнительную функциональность (видео, аудио техника, холодильник, чайник и т.д.).

Вопрос о рисках для «аудитории каршеринга» в исследованиях практически не встает. Что нельзя сказать о направленности общества в целом в стремлении их минимизировать. Попыток снизить риски довольно много в разных направлениях: это введение новых правил и ответственностей, повышение размера штрафов и страховок, обращение к повышению уровня культуры автовладельцев и пр. Но количество рисков, травм и смертей на дорогах позволяет проводить аналогию с боевыми действиями, которые только разрастаются. Вопрос заключается в том, что мы, в первую очередь, имеем здесь дело с ростом качества и возможностей автомобиля при одновременном падении уровня социального и личностного развития. Кроме того, в условиях информационного общества психика человека переживает фундаментальную перегруженность, в итоге - трансформацию, что сказывается на способности к восприятию реальности и рефлексии по отношению к ней. Взаимодействие современного индивида с машиной (в широком диапазоне технических средств) в каждый новый момент времени оказывается, с одной стороны, привычным, с другой стороны, преимущественно ориентировано на расширение возможностей (тела, памяти и пр.), что мешает индивиду адекватно оценивать границы собственной телесности, часто переоценивая «нового-себя», а также забывая о возможности «технического сбоя». Киберреальность в этом плане выступает как вариант утопии, хотя ее элементы вполне включены в нашу обыденную практику. В этом плане будущее действительно вторгается в настоящее и дезориентирует нас, снимая адекватность оценки ситуации, причем, даже по такому элементарному критерию как беспрецедентное, почти тотальное число «пользователей», возможности которых если не равны, то не столь радикально расходятся в техническом плане, нежели, например, в имущественном или социальном. Здесь мы оказываемся на границе двух основных процессов современного социокультурного пространства: кластеризации взаимодействий и формировании смарт-реальности. В данных

процессах есть много продуктивного, но присутствует одна существенная проблема: они подчинены высокой динамике технологических процессов, от которых принципиально начинает отставать существенная часть «пользователей». Для них одной из основных задач уже становится не столько регулировать «поток инноваций», сколько просто «оставаться на плаву», что требует существенных усилий. В этом плане положительная динамика, наблюдаемая в условиях «поколения Web 2.0» для 3.0 уже снижается, поскольку речь идет об «умной сети», а на следующем этапе предполагает полноценное развитие «искусственного интеллекта», где «машина» должна будет либо принципиально «оккупировать» тело человека, либо противопоставиться ему в лице полноценного дееспособного «помощника».

И вот на этом этапе постепенно проступают очертания новой проблемной области, связанной с изменением самих технических качеств автотехники и их расширением. Расширение числа пользователей автомобилями влияет на развитие городов, расход топлива и энергии, на нагрузку на окружающую среду и инфраструктуру и т.д. Но самый интересный ряд проблем, прежде всего, этико-философских, возникает в вопросах, связанных с автопилотированием и внедрением искусственного интеллекта в данную сферу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ванейгем Р. Революция повседневной жизни : трактат об умении жить для молодых поколений. — М. : Гилея, 2005.
2. Гумпрехт Ханс Ульрих. В 1926: На острие времени — М.: Новое литературное обозрение, 2005.
3. Мунье Э. Персоналистская и общностная революция // Манифест персонализма — М.: Республика, 1999.
4. Нефедова А.И., Фурсов К.С. (2019) Спрос на каршеринг в России: портрет потенциальных пользователей. Журнал социологии и социальной антропологии, 22(6): 150–171. <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.6.9>. (дата обращения 05.12.2021)
5. Ортега-и-Гассет Х. Восстание масс. // Эстетика. Философия культуры. — М.: Искусство, 1991.
6. Руденко Н.И. (2019) Социальные исследования беспилотных автомобилей: теоретический обзор. Журнал социологии и социальной антропологии, 22(6): 123–149. <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.6.8>. (дата обращения 05.12.2021)
7. Серто де М. Изобретение повседневности. 1. Искусство делать – СПб.: Изд-во Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2013.
8. Урри Дж. Мобильности / пер. с англ., вступ. статья Н.А. Харламова. - М.: Издательская и консалтинговая группа "Праксис", 2012.
9. Ходасевич В. [https://ru.wikisource.org/wiki/Автомобиль_\(Ходасевич\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Автомобиль_(Ходасевич)) (дата обращения 05.12.2021).

REFERENCES

1. Vanegem R. Revolucia povsednevnoj tschisni : traktat ob umenii tschit dlja molodih pokolenij. — М. : Gileja, 2005.

2. Gumprecht Hans Ulrich. V 1926: Na ostrije vremena — M.: Novoe literaturnoe obosrenie, 2005.
3. Munje E. Personalistskala I buduschnostnaja revolucija // Manifest personalisma — M.: Respublika, 1999.
4. Nefedova A.I., Fursov K.S. (2019) Spros na karshering v Rossii: portret potencialnih pol-sovatelej. Tschurnal sociologii I socialnkj antropologii, 22(6): 150–171. <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.6.9>. (data obraschenia 05.12.2021)
5. Ortega-i-Gasset H. Vosstanije mass // Estetica. Filosofija culturi. — M.: Iskusstvo, 1991.
6. Rudenko N.I. (2019) Socialnije issledovanija bespilotnih avtomobilej: teoretitscheskij ob-sor. Tschurnal sociologii I socialnoj antropologii, 22(6): 123–149. <https://doi.org/10.31119/jssa.2019.22.6.8>. (data obraschenia 05.12.2021)
7. Serto de M. Isobretenije povsednevnosti. 1. Iskusstvo delat – SPb.: Isd-vo Evropejskogo universiteta v Sankt-Peterburge, 2013.
8. Urri Dg. Mobilnosti/ per.s angl., vstup. statja N.A.. Harlamova. - M.: Isdatelskaja I konsalt-ingovajai gruppa "Praksis, 2012.
9. Hodasevitsh V. [https://ru.wikisource.org/wiki/Автомобиль_\(Ходасевич\)](https://ru.wikisource.org/wiki/Автомобиль_(Ходасевич)) (data obraschenia 05.12.2021).