

Смотрицкий Е. Ю.
Германия, Кайзерлаутерн

ТРАНСПОРТ: ОПЫТ ФИЛОСОФСКОЙ РЕФЛЕКСИИ

Транспорт обладает особым онтологическим статусом, специфическими функциями, закономерностями развития и функционирования и поэтому заслуживает философского осмысления. Тем удивительнее, что этому вопросу не посвящено, насколько нам известно, ни одной философской работы. Интересные размышления встречаются у многих авторов – О. Шпенглера, А. Бергсона, Г. Уэллса, Л.Н. Толстого, И.А. Ефремова, К. Маркса, Э. Фромма, С. Лема – но цельного анализа нет нигде. Некоторые аспекты философии транспорта целенаправленно исследуются в работах Г. А. Гольца[3] и И.В. Агиенко [6]. Г.А. Гольц точно формулирует сложность и важность транспортных проблем, требующих философского осмысления: «Наша профессиональная ориентация на транспорт в градостроительстве требует в действительности такого широкого охвата знаний гуманитарного, технического, экономического, экологического профиля, что иногда задумываешься, какими же мы должны быть гигантами, чтобы нести все это на своих плечах. ...То, что происходит сейчас в наших городах в условиях взрывной автомобилизации, никакими рациональными системными конструкциями объяснить невозможно. Иррациональное начало мощно, во весь рост стало вплетаться в повседневную жизнь и науки, и практики. Думается, что понимание органического противоречия и одновременно взаимодействия рационального и иррационального начал по плечу только одной, старой как мир, науке – философии. Основное, чем занимаются философы по транспорту, – это онтология (как и почему развивается транспорт во взаимодействии с другими подсистемами и, особенно, с человеком)» [4].

Мы не можем в этой работе претендовать на полноту и глубину анализа, но тем не менее попытаемся представить проблемное поле, которое в дальнейшем можно будет разрабатывать.

Понятие транспорт и его соотношение с другими понятиями

Определения, которые встречаются в словарях и энциклопедиях, отражают главным образом социальные и экономические функции транспорта, т.е. рассматривают как элемент культуры. Например, в БСЭ читаем: «**Транспорт** (от лат. *transporto* — переносу, перемещаю, перевозжу), в общем смысле перемещение людей и грузов; одна из важнейших областей общественного материального производства» [12]. Рассмотрение этимологии понятия транспорт расширяет, хотя и не конкретизирует его смысловое поле. Т.о. можно сказать, что под транспортом понимают совокупность средств и действий, предназначенных для целенаправленного перемещения грузов и пассажиров. Но если происходит целенаправленная деятельность по перемещению чего-то из одного места в другое, то мы неизбежно должны обратиться к таким понятиям как коммуникация, связь, пространство, движение, канал (путь, линия). А это в свою очередь даёт нам возможность выйти на новый уровень понимания транспорта.

Коммуникация (лат. *communicatio*, от *communico* — делаю общим, связываю, общаюсь, сообщение, передача) определяется как «пути сообщения, транспорта, связи, сети подземного городского хозяйства»[12], а также как передача информации. Т.е. это и транспортные пути (любые) и обмен информацией. Но для нашего анализа большее значение имеет прямой перевод этого термина с латыни: делаю общим, связываю. С одной стороны коммуникация – это совокупность каналов связи, т.е. части

транспортной системы, соединяющей одно место с другим, а с другой стороны – это процесс, в результате которого нечто разрозненное и пространственно разделённое обретает некую целостность и функциональность. И не имеет значения, какую природу имеет эта целостность: экономическую, политическую, духовную, информационную и т.д. Т.о., коммуникация выступает как средство объединения чего-то разрозненного в нечто целостное. В свою очередь транспорт выступает средством для осуществления коммуникаций, а коммуникация – средством для превращения разрозненного множества объектов одной природы в их единое множество.

Перемещение, т.е. транспортировка из одной точки пространства в другую, возможна только в том случае, если возможно структурирование и разделение пространства. При этом речь идёт о пространствах любой природы: о биологическом, культурном, экономическом, информационном, экологическом и т.д. Физическое пространство при этом выступает как бы в роли среды, вместилища, в котором существуют пространства различной природы. В одном физическом пространстве могут сосуществовать параллельно, пересекаясь и взаимодействуя одновременно, не сливаясь, пространства разной природы или одной природы, но с разными свойствами. Например, в России, США, Индии в едином государственном пространстве, т.е. в едином правовом, экономическом и информационном поле, сосуществуют различные этносы и культуры. Пространство в этих странах мультикультурно с точки зрения культуры, но едино, благодаря коммуникациям между культурами в экономическом и правовом пространстве.

Итак, можно предложить следующее определение транспорта. ***Транспорт – это совокупность средств, которые посредством коммуникативной деятельности осуществляют перемещение объектов любой природы из одной точки пространства в другую.***

Тем самым мы расширяем понятие транспорта от просто отрасли экономики как части сферы человеческой деятельности по перемещению грузов и пассажиров до любых процессов, связанных с функциональным перемещением объектов любой онтологической природы по любым каналам коммуникаций в пространстве, что способствует превращению разрозненных объектов в функциональную (живую) систему. Исходя из этого посмотрим, как можно классифицировать транспорт.

Классификация транспорта

Можно выделить множество разных критериев для классификации транспорта. Мы это и попытаемся сделать. А перечислять возможные виды транспорта на этой основе – вопрос для нашего рассмотрения второстепенный. Поэтому далее мы претендуем на полноту критериев классификации, а не на полноту перечисления видов транспорта.

Первый критерий – объект транспортировки. В самом общем виде это вещество, энергия, информация.

Второй критерий – по типу транспортного средства. Например, воздушное, наземное, водное, космическое, электронное.

Третий критерий – по типу транспортного канала. Могут быть искусственные и естественные, подвижные и неподвижные.

Четвёртый критерий – по назначению: общего пользования, необщего и индивидуального.

Пятый критерий – по типу двигателя.

Предлагается также несколько схем относительно классификации транспорта. См. приложение 1,2,3.

Онтология транспорта

Бытие транспорта обнаруживается во всех элементах бытия как такового. В экономике транспорт справедливо рассматривается как элемент инфраструктуры хозяйственной системы, без которого невозможно функционирование всей системы. Экстраполируя эту мысль на бытие в целом можно сказать, что транспорт является элементом инфраструктуры бытия.

Науке пока неизвестны транспортные потоки космического масштаба. Но мы вправе предположить их существование. А.Л. Чижевский говорит: «...мы окружены со всех сторон потоками космической энергии, которая притекает к нам от далеких туманностей, звезд, метеорных потоков и Солнца. Было бы совершенно неверным считать только энергию Солнца единственным созидателем земной жизни в ее органическом и неорганическом плане. Следует думать, что в течение очень долгого времени развития живой материи энергия далеких космических тел, таких, как звезды и туманности, оказала на эволюцию живого вещества огромное воздействие. Развиваясь под непрерывными потоками космических радиации, живое вещество должно было согласовать с ними свое развитие и выработать соответствующие приемники, которые бы утилизировали эту радиацию, или защитные приспособления, которые бы охраняли живую клетку от влияния космических сил. Но, несомненно, лишь одно: живая клетка представляет собой результат космического, солярного и теллурического воздействий и является тем объектом, который был создан напряжением творческих способностей всей Вселенной» [16, с.]. В таком случае должны существовать космические линии передачи энергии и информации. Исследования в области экологии подталкивают к мысли, что существуют некие биосферные информационные цепи (БИЦ), которые определённым образом встроены в космические информационные цепи (КИЦ) [14]. Разрушение этих цепей или неполадки в них и воспринимаются человеком как экологические проблемы или катастрофы. В сущности, что такое свалка, как не пробка на «экологической трассе»! Чрезмерное скопление мусора, неупорядоченное, не канализованное (т.е. без канала, без линии отвода) удаление его из социальной системы – причина экологического загрязнения. Т.е. разрушено пространство циркуляции вещества в социоприродной системе. Нарушение скорости циркуляции – вторая, может быть более важная, причина загрязнения окружающей среды. Ведь если «производство мусора» происходит быстрее, чем его утилизация – загрязнение неизбежно. Поэтому-то и необходимы не только заводы по производству вещей (будущего мусора), но и заводы по их утилизации, по переработке мусора. Иначе в биосфере возникают «тромбы».

Безусловно, транспорт ассоциируется с сознательной деятельностью человека, рассматривается как результат творческих усилий человека по созданию искусственных технических средств. Но не стоит забывать, что сам человек – лишь часть природы, а его техническое творчество – лишь продолжение работы природы по созданию средств, в которых возникает необходимость для выживания. И если А. Бергсон пишет, что поскольку «наши органы являются естественными инструментами, то наши инструменты тем самым являются искусственными органами. Инструмент рабочего есть продолжение его руки; инструментарий человечества, стало быть, есть продолжение его тела» [1, с. 336-337], - то транспорт – это искусственные ноги человека. Образно выражаясь можно сказать, что волка кормят ноги, а человека – колёса.

Безусловно, сознательность – чисто человеческая форма рациональной деятельности. Но из этого не следует, что в природе нет других форм рациональной деятельности. Они скорее нам недоступны, поскольку не свойственны нашей природе. Например, инстинкт не менее рационален, чем интеллект и идеально управляет

поведением животных. А биосферу можно рассматривать как систему с децентрализованным управляющим устройством, т.е. нельзя указать, где находится центр управления. Тем не менее, она исправно функционирует без вмешательства человека. Поэтому мы можем утверждать, что транспорт в природе является таким же неотъемлемым компонентом, как и в культуре, но управляемый другими законами, соответствующими природным системам.

А. Бергсон в самой знаменитой своей работе «Творческая эволюция» убедительно показал, что неотъемлемым признаком живого является подвижность. Вот его соображения: «... можно сказать, что растения отличаются от животных своей способностью создавать органическое вещество из минеральных элементов, извлекаемых прямо из атмосферы, из земли и воды. С этим различием связано другое, более глубокое. Животное, не умея усваивать углерод и азот в том виде, как они имеются повсюду, принуждено искать в качестве пищи растения, уже усвоившие эти элементы, или животных, заимствовавших их у растительного царства. Поэтому животному необходима способность двигаться» [2, с. 124]. «... животная жизнь в своём общем направлении характеризуется подвижностью в пространстве» [2, с. 125]. Но человек идёт дальше животного. Как пишет Тейяр де Шарден, «теперь, кроме хлеба... каждый человек требует ежедневно свою порцию железа, меди и хлопка, свою порцию электричества, нефти и радия, свою порцию открытий, кино и международных известий. Теперь уже не простое поле, ... а вся Земля требуется, чтобы снабдить каждого из нас» [10, с.195]. Поэтому человек, продолжая естественную тенденцию развития жизни, неизбежно порождает и специфические для него средства обеспечения своей жизни. Но к теме транспорт в жизни человека мы ещё вернёмся, а сейчас кратко остановимся на рассмотрении транспорта во внечеловеческом бытии.

Из приведённых выше слов А. Бергсона ясно, что животное должно перемещать себя в пространстве, чтобы обеспечить себя питанием. Кстати, сходные мысли приводит и Освальд Шпенглер во втором томе своего знаменитого «Заката Европы» [17, с. 167]. Но растение также не абсолютно чуждо движению. А. Бергсон так пишет об этом: «... движения растений гораздо менее часты и разнообразны, чем движения животных. Они обыкновенно касаются только части организма, а не целого» [2, с. 125-126]. И если рассматривать эти части организма и спуститься на клеточный уровень, то мы обнаружим, что жизнь возможна только благодаря сложнейшим транспортным коммуникациям, начиная с генетического уровня. Ведь сам механизм синтеза белка (основа жизни) возможен благодаря наличию механизма транспортировки аминокислот к месту синтеза белка с помощью специальных транспортных рибонуклеиновых кислот – транспортных РНК, или тРНК. Сложнейший механизм имеет так называемый активный транспорт – перенос веществ через клеточную или внутриклеточную мембрану. За одну только методику исследования этих процессов - метод локальной фиксации потенциала, patch-clamp - немецкие исследователи Эрвин Неэр и Берт Закман, получили Нобелевскую премию (1991 г.). Говорить о наличии сознания у клетки у нас нет оснований, но естественные нанотехнологии поражают! Знай Кант о клеточном транспорте, он наверняка восхитился бы им, как он восхищался звёздным небом над головой и нравственным законом в своём сердце.

Биологи выделяют следующие уровни существования и организации жизни (живого): субклеточный, клеточный, органнй, организменный, популяционный и биоценоз. На всех уровнях есть транспорт. Организм представляет собой совокупность различных транспортных систем: пищеварительная система с желудочно-кишечным *трактом*; нервная система; кровеносная система; мочеполовая система; лимфатическая система. Транспортная функция всех этих систем очевидна. А чего бы стоил поцелуй, если бы не транспортировка сигналов внутри организма!

С точки зрения геологии и географии на планете Земля протекает множество транспортных процессов: океанические и морские течения, течение рек, устойчивые воздушные потоки (муссоны, пассаты). При этом, конечно, нельзя говорить о сознательном протекании этих процессов в человеческом смысле, но то, что эти

процессы принципиально влияют на климат, на биосферную организацию, а значит и на человечество – это однозначно. Нарушение этих процессов может обернуться геологической или экологической катастрофой. Вспомним хотя бы проект поворота северных рек в СССР. Реки несут на север не только воду, но и тепло (энергию), и тем самым сдерживают продвижение на юг тундры и вечной мерзлоты. Чрезмерное использование вод Сырдарьи и Амударьи привело к высыханию Аральского моря и локальному изменению климата, к затуханию экономической жизни, к депопуляции региона.

Фундаментальное значение в природе имеет обмен информацией. И этот обмен невозможен без переноса, без транспорта знака от источника к приёмнику. Знаковой системой, несущей информацию, является язык. Он служит для коммуникации между носителями языка. Приведём некоторые размышления О. Шпенглера. «Языком я называю всю свободную деятельность бодрствующего микрокосма, с помощью которой он пытается выразить нечто для других. ... бывает язык выражения и язык сообщения. Один предполагает просто бодрствование, а второй – взаимосвязь между различными бодрствованиями. ... Языки выражения перед слушателями доказывают только наличие собственного Я. Язык сообщения предполагает, что есть ещё и Ты. Я – это говорящий, Ты – это тот, что должен понять язык Я» [17, с. 142-143]. Но возникает вопрос – как возможны эти коммуникации. «Хотя для развитого человека, - пишет Шпенглер, - впечатление от расы сводится практически только к тому, что он видит своими глазами в мире света, и, таким образом, раса является воплощением видимых признаков, всё же значение для него имеют существенные фрагменты неоптических признаков: запах, звуки и прежде всего способ говорения человека. Для более развитых животных, например, взаимное впечатление от расы, без сомнения, не подчинено зрению. Здесь важнее чутьё, однако к этому добавляются и другие виды ощущений, совершенно недоступные человеческому знанию» [17, с. 142-143]. Т.о., живое использует различные средства коммуникаций. Транспорт знаков осуществляется по различным каналам. Язык звуков возможен благодаря наличию упругой среды (воздух, вода), язык зрительных образов – благодаря свету (электромагнитным колебаниям), язык запахов – благодаря диффузии химических веществ в соответствующей среде. Для шестого чувств, недоступного человеку, происходит коммуникация у живого по каналам и средам, природа которых человеку пока неясна. Так или иначе, человек создаёт искусственные средства для транспорта информации. Лапы животных находят своё продолжение у человека в колесе, а органы чувств – в искусственных средствах телекоммуникаций: телеграф, телефон, телевизор, радио, интернет. Умение хранить информацию на различных носителях (камень, глина, папирус, пергамент, бумага, магнитные носители, киноленты, виниловые диски, цифровые носители информации) позволяют «транспортировать» информацию не только в пространстве, но и во времени.

Транспорт и человек

Историю человечества можно рассматривать сквозь призму развития транспорта, поскольку он влияет на все сферы человеческой жизни. Скорость перемещения в пространстве – одна из важнейших характеристик цивилизации, наряду с достигнутым использованием температурного диапазона. О значении транспорта для современной цивилизации очень ярко сказал И.А. Ефремов: «...каждый колоссальный город - Париж, Токио, Нью-Йорк, Лондон, - как водоворот, вбирает в себя массы воды, пищи, топлива в количествах, какие мы с вами даже не представим. И если хоть маленький, совсем короткий перебой, разруха в транспорте, работе коммуникаций, тогда город станет исполинской ловушкой голодной смерти. Или гибели от жажды более верной, чем в пустыне... И если мы не решим задачи с городами и транспортом, то вся наша цивилизация полетит к черту» [5, с.]. Перефразируя известное выражение И.В. Сталина, можно сказать, что транспорт решает всё! Это и возможности

расселения человека по планете, и транспортировка топлива и сырья от мест добычи к местам переработки и использования, и контроль над территорией и обеспечение политического единства государства, и возможности защиты и нападения в случае войны, и структура и характер экономики как отдельных стран, так и планеты в целом.

По мере развития транспорта возникали новые проблемы. Например, проблема транспортных происшествий стала одним из бичей современного техногенного общества. А если сюда добавит аварии на системах транспорта энергии – ЛЭП, и системах трубопроводов – нефте-, газо- и аммиакопроводах – становятся понятны масштабы новых проблем. Очень интересно о сложности новых (на то время, конец XIXв.) проблем, связанных с развитием транспорта, пишет в «Анне Карениной» Л.Н. Толстой: «Очевидно, я заснул, и меня забыли», - думал про себя Степан Аркадьич. И он стал прислушиваться, приглядываться и к концу зимы высмотрел место очень хорошее и повел на него атаку... ..это было место члена от комиссии соединенного агентства кредитно-взаимного баланса южно-железных дорог и банковых учреждений. Место это, как и все такие места, требовало таких огромных знаний и деятельности, которые трудно было соединить в одном человеке. А так как человека, соединяющего эти качества, не было, то все-таки лучше было, чтобы место это занимал честный, чем нечестный человек» [11, с. 311]. И это речь только лишь о проникновении железных дорог в жизнь человека! А что говорить о проблемах, возникших в век интернета (мгновенный транспорт информации)!

Один лишь транспорт в традиционном понимании – мощнейший источник загрязнения окружающей среды. По оценкам специалистов «на долю транспорта приходится значительная часть (до 60-70%) химического и подавляющая доля (до 90%) шумового загрязнения среды» [9, с. 520]. Но самое главное – транспорт принципиально меняет духовный мир человека, мироотношение и мироощущение, меняет ценностный каркас культуры, меняет отношения между людьми. Рассмотрим вкратце некоторые из перечисленных аспектов.

Изобретение компаса сделало возможным морские путешествия в открытом море. Правда для этого необходим был ещё попутный ветер. Но и его хватило, чтобы покорить коренные народы Южной и Северной Америки, создать всемирную колониальную систему. Изобретение парового двигателя открыло новые возможности. Анри Бергсон приводит в «Творческой эволюции» оценку, которую даёт его соотечественник П. Лакомбо изобретению паровой машины: «Прошел целый век со времени изобретения паровой машины, а мы только начинаем ощущать то глубокое потрясение, которое она произвела. Она вызвала революцию не только в промышленности, но и в отношениях между людьми. Возникают новые идеи, начинают развиваться новые чувства. Когда пройдут тысячелетия и от прошлого останутся только крупные черты, наши войны и революции покажутся очень маловажными, если вообще будут вспоминать о них; о паровой же машине и всевозможных изобретениях, составляющих её спутников, будут говорить, быть может, так, как мы говорим о бронзе и о тесаных камнях; она будет определять целую эру» [2, с. 154-155].

О значении транспорта в превращении разрозненных территорий с самобытным населением в единые экономические и политические организмы трудно сказать лучше, чем это сделал Герберт Уэллс на примере Соединённых Штатов Америки. Поэтому мы вынуждены привести несколько длинную цитату: «Начало первой половины XIX в., бывшее в Европе эпохой реакции и реставрации монархии, в Америке было периодом беспрецедентного роста. Новые средства сообщения — пароход, железные дороги, а затем и телеграф — подоспели как раз вовремя и во многом способствовали миграции населения через континент. Если бы не эти механические средства, Соединённые Штаты еще долго не перевалили бы за Скалистые горы и западным побережьем владел бы совершенно другой народ.

Политики ещё не вполне поняли зависимость территорий, охваченных государственными и административными границами, от имеющихся средств сообщения и от особенностей страны, связанных с транспортом. При наличии дорог и почты открытые пространства обычно объединяются под властью одного правительства. Препятствия в виде гор разделяли не только народы, но и правителей. Римская империя была империей столбовых дорог и колеса, ее территориальные разделы, территориальные потери и упадок произошли вследствие невозможности быстрого сообщения одной части империи с другой. Западная Европа, возникшая после наполеоновских бурь, разделилась на национальные государства настолько крупные, насколько их целостность могла быть обеспечена столбовыми дорогами и конной тягой, как самым быстрым способом сообщения.

Если бы в Соединенных Штатах единство людей, расселявшихся по Американскому континенту, обеспечивалось только конными повозками, немощными дорогами и почтовой службой, то различия в местных экономических условиях наверняка привели бы к появлению различных типов общества. Огромные пространства усиливали бы различия в диалектах и политических симпатиях, неудобства, связанные с посещением конгресса в Вашингтоне, увеличивались бы при каждом смещении границы на запад, и это продолжалось бы до тех пор, пока Соединенные Штаты не превратились бы в конечном итоге в свободную лигу практически независимых и все более обособляющихся друг от друга государств. Затем начались бы войны за природные ресурсы, за выход к морю и так далее, и Америка стала бы второй Европой.

Но речной пароход, паровоз и телеграф подоспели вовремя и предотвратили это разделение; Соединенные Штаты первыми стали современным транспортным государством нового типа, более крупным, более мощным и более остро осознающим необходимость своего единства, чем какое-либо из ранее существовавших государств. Поэтому сейчас в Америке преобладает тенденция не увеличения различий, а ассимиляции, и граждане из различных районов США становятся все более подобными друг другу в языке, мышлении и привычках. Соединенные Штаты действительно нельзя сравнивать с европейскими государствами, вроде Франции и Италии. Они представляют собой новый и более крупный тип политической организации.

Ранее в мире уже существовали империи, по территории и населению сравнимые с Соединенными Штатами, но они представляли собой просто скопление различных платящих дань народов, объединенных лишь общим правлением. Единство Соединенных Штатов — свойство внутреннее. Оно выражает собой общность взглядов более чем двухсот миллионов людей. В Европе железные дороги способствовали конфликтам и трениям, новые изобретения облегчили нанесение удара для европейских армий и обеспечили им способность разрушения такой степени, что кажется, будто у Западной Европы уже нет иного выбора, кроме выбора между добровольным либо насильственным объединением под началом какой-либо господствующей державы, с одной стороны, и хаосом и уничтожением — с другой. Но все это лишь укрепило добровольное единство республиканской Америки. В Европу пар принес скученность и перенаселенность, в Америку — новые возможности.

Но на своем пути к нынешнему благополучию американский народ прошел через один период жестокого конфликта. Речные пароходы, железные дороги и телеграф, с их возможностями сообщения, появились все-таки слишком поздно для того, чтобы предотвратить назревающий конфликт между южными рабовладельческими штатами и свободным индустриальным Севером. Поначалу железные дороги и речные пароходы лишь обострили уже существовавшие различия» [13, с. 812-814]. Что интересно отметить в этой цитате, что Г. Уэллс через запятую перечисляет пароходы, железные дороги и телеграф, т.е. как традиционный транспорт, так и «информационный транспорт» - телеграф.

А вот оценка внедрению железных дорог в России, данная Л.Н. Толстым: «Он (Левин) писал теперь новую главу о причинах невыгодного положения земледелия в России. Он доказывал, что бедность России происходит не только от неправильного распределения поземельной собственности и ложного направления, но что этому содействовали в последнее время ненормально привитая России внешняя цивилизация, в особенности пути сообщения, железные дороги, повлекшие за собою централизацию в городах, развитие роскоши и вследствие того, в ущерб земледелию, развитие фабричной промышленности, кредита и его спутника - биржевой игры. Ему казалось, что при нормальном развитии богатства в государстве все эти явления наступают, только когда на земледелие положен уже значительный труд, когда оно стало в правильные, по крайней мере в определенные условия; что богатство страны должно расти равномерно и в особенности так, чтобы другие отрасли богатства не опережали земледелия; что сообразно с известным состоянием земледелия должны быть соответствующие ему и пути сообщения, и что при нашем неправильном пользовании землей железные дороги, вызванные не экономической, но политическою необходимостью, были преждевременны и, вместо содействия земледелию, которого ожидали от них, опередив земледелие и вызвав развитие промышленности и кредита, остановили его, и что потому, так же как одностороннее и преждевременное развитие органа в животном помешало бы его общему развитию, так для общего развития богатства в России кредит, пути сообщения, усиление фабричной деятельности, несомненно необходимые в Европе, где они своевременны, у нас только сделали вред, отстранив главный очередной вопрос устройства земледелия» [11, с. 58].

Очень интересный и глубокий анализ влияния автомобиля на современного человека дан в работе Эриха Фромма «Иметь или быть». Ключевые мысли его выражены в следующих словах: «...наиболее впечатляющим примером феномена современного потребительского приобретения является личный автомобиль. Наше время вполне заслуживает названия "века автомобиля", поскольку вся наша экономика строится вокруг производства автомобилей и вся наша жизнь в очень большой степени определяется ростом и снижением потребительского спроса на автомобили» [15, с.]. И далее: «Такие технические "достижения", как автомобили, пестициды,

неорганические азотные удобрения, суть важнейшие причины истощения окружающей среды» [15, с.]. Но прежде всего остановимся на том, какое духовное и психологическое влияние оказывает автомобиль на современного человека. Э. Фромм характеризует нашу эпоху как эпоху радикального гедонизма. Т.е. это главная ценностная ориентация общества. Между такой ценностной установкой и характером производства возникает сильное противоречие, которое вызывает психологическое напряжение у человека. Отчасти это напряжение снимается с помощью автомобиля. Фромм пишет: «...в нашу эпоху... произошел возврат к теории и практике радикального гедонизма. Идея неограниченных наслаждений вступает в противоречие с идеалом дисциплинированного труда, аналогично противоречию между принятием этики одержимости работой и идеалом полного безделья в свободное от работы время и во время отпуска. Бесконечный конвейер и бюрократическая рутина, с одной стороны, телевидение, автомобиль и секс – с другой, делают это противоречивое сочетание возможным. Одна лишь одержимость работой свела бы людей с ума, как и полное безделье» [15, с.]. Фромм даёт подробный психологический анализ того, как автомобиль становится чуть ли не центром духовной жизни человека, его высшей ценностью, обладание которой носит наркотический характер. Вот этот анализ: «Очевидно, однако, что любовь к собственной машине не столь глубока и постоянна, а скорее напоминает мимолетное увлечение, так как владельцы автомобилей склонны их часто менять; двух лет, а иногда и одного года достаточно, чтобы владелец автомобиля устал от "старой машины" и стал предпринимать энергичные попытки заключить "выгодную сделку" с целью заполучить новый автомобиль. Вся процедура от приценивания до собственно покупки кажется игрой, главным элементом которой может иной раз стать даже надувательство, а сама "выгодная сделка" доставляет такое же, если не большее, удовольствие, как и получаемая в конце награда: самая последняя модель в гараже.

Чтобы разрешить загадку этого на первый взгляд вопиющего противоречия между отношением владельцев собственности к своим автомобилям и их быстро угасающим интересом к ним, следует принять во внимание несколько факторов. Во-первых, в отношении владельца к автомобилю присутствует элемент деперсонализации; автомобиль является не каким-то конкретным предметом, дорогим сердцу его обладателя, а неким символом статуса владельца, расширяющим границы его власти: автомобиль творит "я" своего обладателя, ибо, приобретая автомобиль, владелец фактически приобретает некую новую частицу своего "я"*. Второй фактор заключается в том, что, приобретая новую машину каждые два года вместо, скажем, одного раза в шесть лет, владелец испытывает больший трепет и волнение при покупке; сам акт приобретения новой машины подобен дефлорации – он усиливает ощущение собственной силы и чем чаще повторяется, тем больше возбуждает и захватывает. Третий фактор состоит в том, что частая смена автомобиля увеличивает возможности заключения "выгодных сделок" – извлечения прибыли путем обмена. Склонность к этому весьма характерна сегодня как для мужчин, так и женщин. Четвертый фактор, имеющий большое значение, – это потребность в *новых* стимулах, поскольку старые очень скоро исчерпывают себя и теряют привлекательность. Рассматривая проблему стимулов в своей книге "Анатомия человеческой деструктивности", я проводил различие между стимулами, "повышающими активность", и стимулами, "усиливающими пассивность", и предложил следующую формулировку: "Чем больше стимул способствует пассивности, тем чаще должна изменяться его интенсивность и (или) его вид; чем больше он способствует активности, тем дольше сохраняется его стимулирующее свойство и тем меньше необходимость в изменении его интенсивности и содержания". Пятым и самым важным фактором является изменение социального характера, которое произошло за последнее столетие, – замена "накопительского" характера "рыночным" характером. Хотя это изменение и не свело на нет ориентацию на обладание, оно привело к серьезнейшей ее модификации» [15, с.].

Не меньшие изменения в психологии и ценностях человека произвели новые транспортные средства информации. Прежде всего, мобильный телефон и интернет. Сегодня потребительским психозом этих новых технических достижений охвачены сотни миллионов людей. И этот психоз сознательно усиливают рекламные кампании производящих и торгующих этими новшествами предприятий. Станислав Лем ещё в 1966 г. написал: «Дело в том, что атрофия ценностей, начало которой положено технологией, имеет характер необратимого процесса... Технология не может заменить аксиологический хребет цивилизации» [8, с. 564]. Но технология может сломать аксиологический хребет цивилизации! Далее он продолжает: «В современном мире ни обычаи, ни ходовые нормы морали не в силах противиться натиску технологии. И дело может дойти до притормаживания этого натиска..., лишь если результаты инструментального новшества входят в решительный конфликт с установленными законами. Если же ситуация такого фронтального столкновения заменена обходным маневром технологии, общество и его правовые нормы оказываются практически бессильными. Спыхватываться

задним числом, как правило, бесполезно: если техническое средство единожды широко распространилось, задержать его невозможно – слишком оно вездесуще. Поэтому на практике прибегают к незначительным – и явно бесплановым – отступлениям в сфере этики» [8, с. 564-565].

Если Станислав Лем бьет тревогу и призывает к контролю над внедрением технических новшеств в повседневную практику, к моральному осмыслению и выработке юридических норм до внедрения, то Эрих Фромм показывает, что происходит в действительности: «Обрушивающаяся на население реклама с ее чисто суггестивными методами, характерными прежде всего для телевизионных коммерческих фильмов, является одурманивающей. Такое наступление на разум и чувство реальности преследует человека повсюду, не давая ему передышки ни на миг: и во время многочасового сидения у телевизора, и за рулем автомобиля, и в ходе предвыборной кампании с присущей ей пропагандистской шумихой вокруг кандидатов и т. д. Специфический результат воздействия этих суггестивных методов состоит в том, что они создают атмосферу полузабытья, когда человек одновременно верит и не верит происходящему, теряя ощущение реальности» [15, с.].

Огромное распространение получили сегодня виртуальные отношения полов. Говорят о виртуальной любви, виртуальном сексе. Юмористы шутят, что есть виртуальные браки, в которых рождаются виртуальные дети. Институт брака и без того испытывает кризис, а новые средства связи ещё больше расшатывают его.

Принципиальную важность для современной культуры имеет транспорт не как транспортное средство, а как сектор экономики: производство, продажа, сервис. Мы склонны даже назвать автомобиль современным храмом на колёсах, а мобильные телефоны и компьютеры – мини-храмами, храмчиками. Право на подобные утверждения даёт нам транспортный фетиш современного человека, его готовность к тому, чтобы отдать последнюю копейку за новую транспортную штучку, а то и готовность отнять эту копейку у ближнего ради вожаемой вещи. Мы не приводим статистику угонов, краж мобильных телефонов и компьютерных афёр. Так вот, поскольку сотни миллионов людей потребляют транспортные средства, то количество переходит в качество: транспорт выступает уже не только транспортным средством, но мощным системообразующим фактором социально-экономической жизни. От вкусов, ценностей и предпочтений потребителей транспорта зависит сама стабильность социально-экономической системы. А значит и политическая стабильность в первую очередь. Опять-таки Э. Фромм даёт блестящий пример: «Одним из эффективных способов продемонстрировать *силу потребителя* является создание боевого движения потребителей, которое будет использовать в качестве своего оружия угрозу "забастовок потребителей". Предположим, например, что 20% американцев, покупающих автомобили, решили бы больше не покупать их, потому что считают, что в сравнении с отлично организованным общественным транспортом личный автомобиль экономически невыгоден, экологически опасен, а с психологической точки зрения действует как наркотик, искусственно создавая ощущение власти, усиливая чувство зависти и способствуя бегству от самого себя. Хотя только экономист мог бы определить, насколько велик будет экономический ущерб автомобильной промышленности – и, конечно, нефтяных компаний, – если бы, скажем, такая забастовка потребителей действительно произошла, ясно, что это вызвало бы серьезное нарушение в национальной экономике, сконцентрированной на производстве автомобилей. Разумеется, никому не хочется, чтобы американская экономика столкнулась с серьезными затруднениями, но такая угроза, если бы она оказалась возможной (например, угроза перестать пользоваться личными автомобилями в течение одного месяца), дала бы потребителям мощный рычаг для изменений во всей системе производства.

Огромные преимущества забастовок потребителей состоят в том, что они не требуют никакого содействия со стороны правительства, что с ними трудно бороться (если, конечно, правительство не примет определенные меры, чтобы заставить граждан покупать то, что они не хотят покупать) и что не будет никакой нужды ждать, пока 51% граждан не одобрит принятие правительством принудительных мер. Ведь фактически двадцати процентное меньшинство могло бы оказаться чрезвычайно действенной силой в осуществлении перемен. Забастовки потребителей могли бы преодолеть политические и партийные барьеры, в них могли бы участвовать как консерваторы, так и либералы и "левые" гуманисты, поскольку всех их объединяло бы одно желание: стремление к здоровому и гуманному потреблению. Первым шагом для прекращения забастовки потребителей были бы переговоры лидеров радикально-гуманистического движения потребителей с представителями крупной промышленности (и с правительством) по поводу необходимых перемен» [15, с.].

Опасаясь обвинения в кощунстве за сравнение автомобиля с храмом, несколькими штрихами дам объяснение. Храм, безусловно является культовым сооружением. Но на мой взгляд он выполняет также и ряд социально-экономических функций. Уже сам процесс строительства храма – это крупномасштабное социально-экономическое предприятие. Общество (мир, община) выделяет средства. На эти средства нанимаются люди, которые строят храм. Т.е. общество излишек, так сказать, своих средств направляет на богоугодное дело – строительство храма. Свободные люди также заняты богоугодным делом. Т.е. если в обществе есть свободное время и свободная энергия – она направляется на строительство храма. Если учесть, что некоторые храмы строились веками (например, Кёльнский собор Пресвятой Богородицы и Святого Петра строился около 600 лет, правда с 300-летним перерывом). Действующий храм собирает пожертвования и направляет на помощь нуждающимся. Т.о. храм выполняет и экономическую, и социальную функции наряду с сакральными. Точно также производство и потребление транспорта выполняет функцию «связывания» свободных рук (ртов) и свободных денег в обществе. Давайте вспомним экономический мотив строительства в СССР в 60-е годы завода по производству легковых автомобилей в Тольятти. Необходимо было «связать» излишки денежных средств населения, которые скопились на счетах в сберкассе (фактически банк для физических лиц в СССР). В том смысле, что транспорт, как и храм, связывает свободное социальное время и свободную социальную энергию; в том смысле, что к автомобилю (мобильному телефону, компьютеру с интернетом) современный человек относиться с таким же пиететом, как в прошлые времена относились к храму – мы и используем метафору «автомобиль – храм на колёсах». Принципиальное же отличие состоит в том, что храм – это святое, а транспорт – грешное. Нельзя сравнивать тёплую молитву с «зависанием в чате» или многочасовым стоянием в пробке. Но из этого не следует отрицание транспорта. Просто нужно помнить, что транспорт для истинных потребностей человека, а не для ложных, что транспорт – для человека, а не человек – для производства и обслуживания транспорта.

Мы остановимся пока на этом, хотя тема «Человек и транспорт» не только не исчерпана, но даже большая часть вопросов остаётся незатронутой в нашей работе. Перечислим лишь некоторые вопросы, которые, как нам кажется, достойны исследования и ждут своих авторов:

1. Транспорт и психология восприятия пространства и времени.
2. Транспорт и духовный мир человека: диалектика целей и средств.
3. Транспорт и искусство:
 - дизайн и техническая эстетика;
 - образ дороги в искусстве (сказка, литература, живопись, музыка, кинематограф; транспорт как тема; транспорт как художественный прием);
 - образ транспортного средства в искусстве: ковер-самолет, сапоги-скороходы, ракета, летающая тарелка, фантастические способы телепортации и т.д.
4. Транспорт и моральный кодекс пешехода и водителя: права и обязанности, долг, честь, ответственность.
5. Моральный кодекс пользователя интернета
6. Транспорт и человеческие экзистенциалы: власть (над пространством и временем), страсть, страх, риск, любовь, смысл, мечта, смерть.

Транспорт и фундаментальные науки

Поскольку транспорт имеет свою специфическую онтологию, то изучение закономерностей развития и функционирования транспорта могут внести вклад в развитие фундаментальных наук. Г.А. Гольц в отзыве на докторскую диссертацию С.А. Тархова «Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей» приводит следующие рассуждения:

«- впервые во всей мировой литературе по транспорту и общественной географии открыто явление топологического (фрактального) подобия или изоморфизма развития всех сетей сухопутного транспорта (за исключением трубопроводного и электронного);

- этот феномен подтвержден с помощью анализа огромного сетевого материала в разных странах, регионах, городах и агломерациях, что свидетельствует о независимости его от географического масштаба;

- одновременно с этим показана также независимость этого явления от исторического времени, политических, социальных, экономических и культурных условий;

- такой универсализм научного результата можно трактовать как крупный прорыв в науке о транспортных сетях и имеет, на мой взгляд, междисциплинарное и общенаучное фундаментальное значение; ...

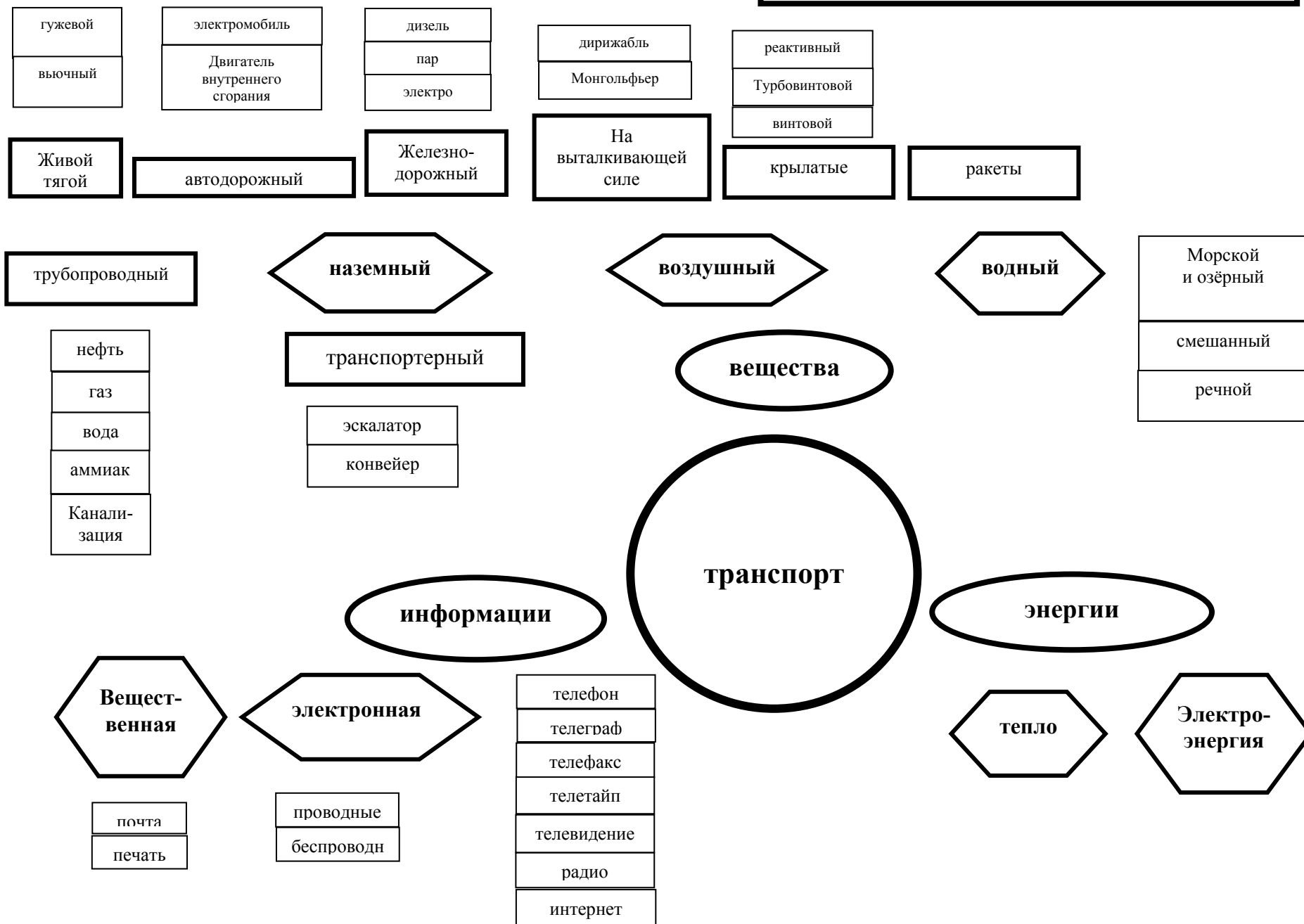
- подход к совмещению научного прогнозирования на основе выявленных фундаментальных феноменов и рациональной практической деятельности имеет значение не только для транспортной деятельности, но и любой другой сферы практики, где имеет место трудно прогнозируемая нелинейная обратная связь и процессы территориальной самоорганизации; ...

С момента защиты прошло более двух лет. Ни сам диссертант и никто другой у нас в стране и за рубежом не пытаются объяснить полученный удивительный результат – стадиальную топологическую повторяемость развития транспортных сетей. Видимо, в рамках транспорта, экономики, географии объяснить этот феномен не представляется возможным. Нужен новый взгляд и, прежде всего, с позиций философии транспорта» [4].

Здесь речь идёт о самоорганизации и закономерностях развития транспортных сетей. Т.е. можно говорить о синергетике транспорта. А изучение истории развития транспортных сетей может предоставить эмпирический материал для осмысления и выявления фундаментальных синергетических (тектологических) закономерностей.

Kaiserslautern, 14-22.02.2008

Классификация видов транспорта -1



Классификация видов транспорта -2

ПО ОБЪЕКТУ ТРАНСПОРТИРОВКИ

вещество	люли	твёрдые	жидкие	газ
энергия	грузы			
информация	тепло	электроэнергия		

ПО ТИПУ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

наземный	железнодорожный	автомобильный	трубопроводный	ЛЭП
водный	Морской (озёрный)	речной	смешанный	
воздушный	авиационный			
космический				
электронный	Теле- радиосвязь	электросвязь	интернет	

ПО ТИПУ ТРАНСПОРТНОГО КАНАЛА

естественные	Водный	воздушный	Караванные тропы
искусственные			

ПО НАЗНАЧЕНИЮ

общего пользования	не общего пользования	личного пользования
гражданский	Военный (транспорт разрушения)	

ПО ТИПУ ДВИГАТЕЛЯ

естественные	Вода	воздух	Сила тяжести
искусственные	ДВС	Паровой двигатель	реактивный

транспорт

Классификация видов транспорта -3

В природе

В культуре

космос

планета

растения

животные

экология

вещество

энергия

информация

Космические
информационные и
энергетические
потокиГеохимические
циклы
Морские
течение
реки
Сезонные
ветрыКлеточный
транспорт
Система
питанияЖелудочно-
кишечный
тракт
Кровеносная
система
Лимфатическая
система
Нервная
система
Мочеполовая
система
Дыхательная
системаБиогеохимический
круговорот

грузы

люди

тепло

Электро-
энергияПочта и
связьМасс-
медиа

интернет

Примечание

* У Юрия Бондарева в книге «Диалоги о формулах и красоте» есть рассказ о том, как герой продавал свой старенький «Москвич». Он испытывал при этом тоску, как будто прощался с родным человеком, а также чувство вины перед автомобилем. Он ощущал себя предателем.

Библиографические ссылки:

1. Бергсон А. Два источника морали и религии. – М.: «Канон», 1994. – 384 с. – С. 336-337.
2. Бергсон А. Творческая эволюция. Материя и память – Мн.: Харвест, 1999. – 1408 с. – С.124.
3. Гольц Г. А. Транспорт и макроэкономика России за три века // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Материалы IX международной научно-практической конференции. Екатеринбург., 2003; Культура и экономика России за три века, XVIII – XX вв. Том 1. Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск, 2002; Переходные процессы и пространственная организация в урбанизированной среде // Город в процессах исторических переходов. М., 2001; Коммуникационная сеть России: традиции и перспективы // Россия: путь в третье тысячелетие. М., 2000; Транспорт и расселение. М., 1981; Culture, economy, transport: using their interrelations in forecasting // Studies on Russian Economic Development, vol. 11, #1, 2000, pp. 100-110. Transportation, Economics and the Environment: Mutual development trends // Studies on Russian Economic Development, vol. 10, #1, 1999(with V.Filina); Transport and avenues of its development in Russia // Studies on Russian Economic Development, vol. 9, #3, 1998 (with V.Filina) и др.
4. Гольц Г.А. О философии транспорта // <http://www.rada.dp.ua/innovat/transport/dosvid/1.html>
5. Ефремов И. А. Лезвие бритвы. –
6. Кірпа Г.М., Пшінько О.М., Агієнко І.В. Залізничі України: Іст. нарис /. - Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001. - 326 с.: іл. Бібліогр.: с. 322-325. 966-7355-95-0
7. Коммуникация // электронная версия третьего издания Большой Советской энциклопедии (БСЭ).
8. Лем С. Сумма технологии. – М.: ООО «Издательство АСТ»; СПб.: Terra Fantastica, 2004. – 668 с. – С.564.
9. Реймерс Н.Ф. Природопользование: Словарь-справочнику – М.: Мысль, 1990. – 637 с. – С. 520.
10. Тейяр де Шарден П. Феномен человека . – М.: Наука, 1987. – С.195.
11. Толстой Л.Н. Анна Каренина // Толстой Л.Н. Собрание сочинений: В 22-х т. – М.? Худ. Лит., 1978. – Т.9. – С. 58.
12. Транспорт // электронная версия третьего издания Большой Советской энциклопедии (БСЭ).
13. Уэллс Г. Очерки истории цивилизации. – М.: Изд-во Эксмо, 2004. – 960 с. – С.812-814.
14. Фролов В.А. Взаимодействие космоса и биосферы в свете учения В.И.Вернадского // Бюллетень комиссии по разработке научного наследия академика В.И. Вернадского, 1988, №4.
15. Фромм Э. Иметь или быть // Фромм Э. Величие и ограниченность теории Фрейда. - М.: 000 "Фирма "Издательство АСТ", 2000. - 448 с. – С.
16. Фромм Э. Там же
17. Чижевский А. Л. Земное эхо солнечных бурь.
18. Шпенглер О. – Закат Европы. Очерк морфологии мировой истории. Т.2. – Мн.: ООО «Попурри», 1999. – 720 с. – С. 167.

Благодарности

Я выражаю благодарность своим друзьям и коллегам, которые с интересом обсуждали со мной рассмотренные в статье вопросы и поддерживали у меня интерес к этой теме. Прежде всего благодарен Василию Ивановичу Шубину – философу из Днепропетровска, Александру Кузиэльевичу Лившицу – экономисту и методологу из Нюрнберга, а также Елене Яковлевне Шейниной – публицисту, методисту, автору-составителю множества книг для детей, автору книги «Энциклопедия символов» из Харькова.

Аннотация

Статья посвящена философскому анализу транспорта как атрибута бытия. При этом транспорт понимается предельно широко – как любые виды коммуникации: вещественные, энергетические, информационные. Рассматривается онтологический статус транспорта и социальные проблемы, связанные с транспортом. Предпринята попытка очертить более широкий круг проблем в сфере «транспорт – духовный мир человека», а также гносеологических вопросов, которые могут быть решены на основании эмпирических данных о развитии транспорта. Но эти вопросы требуют отдельного и углублённого рассмотрения.

Статья опубликована в

культурологическом Интернет-журнале **RELGA.RU**, ISSN 1814 – 0149, www.relga.ru (№11 [174] 10.08.2008).

<http://www.relga.ru/Environ/WebObjects/tgu-www.woa/wa/Main?textid=2221&level1=main&level2=articles>

© Смотрицкий Евгений Юрьевич

© 2004 relga.ru. Все права защищены.

Файл: Smotrytskyy-Philosophy-Transport-RELGA
Каталог: D:\Smotrytskyy\Publication\Pub\TRANSPORT\RELGA
Шаблон: C:\Documents and Settings\Евгений\Application
Data\Microsoft\Шаблоны\Normal.dot
Заголовок: Смотрицкий Е
Содержание:
Автор: Yevgen
Ключевые слова:
Заметки:
Дата создания: 01.08.2008 22:18:00
Число сохранений: 25
Дата сохранения: 09.12.2008 17:49:00
Сохранил: Евгений Смотрицкий
Полное время правки: 133 мин.
Дата печати: 09.12.2008 17:50:00
При последней печати
 страниц: 17
 слов: 7 198 (прибл.)
 знаков: 41 035 (прибл.)