

УДК 101.1:316.27

СОЦИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ПРАКТИКИ МОБИЛЬНОСТИ И ФЕНОМЕН «ДОРОГИ»

В.В. Булаков, С.В. Рассадин

ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», г. Тверь

Анализируется расширение содержания понятия «социальная мобильность» и теоретических подходов к его изучению. Артикулируется необходимость социально-философского осмысления новых практик социально-пространственной мобильности с использованием методов акторно-сетевой теории и теории мобильной социологии Дж. Урри. Выявляется специфика феномена «дорога» как важнейшего элемента гибридной техно-, природно-, социальной реальности.

***Ключевые слова:** социально-пространственная мобильность, феномен «дороги», гибридная социальная реальность, социальные практики.*

Социальные перемены различного уровня (от локальных до глобальных) имманентны историческому развитию человечества. И чем выше росла степень технологического развития общества, тем заметнее становились изменения процессов, практик и механизмов социальной мобильности [8]. Объективное осмысление данного многоаспектного феномена социальной реальности, определяющего закономерности социального передвижения и перемещения индивидов и социальных групп, позволяет постигнуть происходящие изменения в облике мирового сообщества и предсказать его перспективы. В настоящее время исследования социальной и пространственной мобильности репрезентативно представлены в различных социальных дискурсах, но при этом концептуальная размытость данного феномена обеспечивает широкий фронт исследований, в том числе для социально-философского осмысления. Толковать данный феномен, как в узком, так и в широком смысле можно, опираясь на теоретико-эмпирические исследования историков, философов и социологов прошлых лет. Его многогранность, различные способы понимания всегда привлекали профессиональный интерес ученых. Большое количество работ, посвященных изучению процессов социальной и пространственной мобильности, привнесли различные идеи и толкования. Однако все они указывают на единый общий смысл данного феномена. Предпосылки появления феномена «социальной мобильности» можно заметить в работах К. Маркса, когда речь шла о перемещении индивидов и групп между классами и прослойками, а так же внутри классов (яркий пример вертикальной мобильности). Однако первая концепция «социальной мобильности» как самостоятельного целостного феномена была изложена П. Сорокиным в 1927 г. В работе «Социальная мобильность, ее формы и флуктуации» российский/американский классик социологии дает следующее определение феномену: «Под социальной мобильностью понимается любой переход индивида или социального объекта (ценности), то есть всего того, что создано или модифицировано человеческой деятельностью, из одной социальной позиции в другую» [1, с. 373]. Питирим Сорокин подразделяет её на два типа: «Существует два основных типа соци-

альной мобильности: горизонтальная и вертикальная. Под горизонтальной социальной мобильностью, или перемещением, подразумевается переход индивида или социального объекта из одной социальной группы в другую, расположенную на одном и том же уровне.... Под вертикальной социальной мобильностью подразумеваются те отношения, которые возникают при перемещении индивида или социального объекта из одного социального пласта в другой» [1, с. 373]. Используя иной способ толкования, подобная двойственность указывает на общий смысл изучаемого феномена, фиксирующий передвижение человека и социальных групп, как в физическом мире, так и в социально-маркированном пространстве (социальной реальности), как реальное перемещение человеческого тела из одного места обитания в другое, так и метафорическое перемещение человека через социальные границы путем изменения его социального статуса, социальной роли и т. п.. Однако более сложные взаимодействия индивидов с социумом, усложняющиеся процессы взаимодействия акторов, модернизация социальных структур, их рефлексивный характер, а так же мультиплицирующиеся эффекты глобализация не позволяют адекватно отразить все структурные изменения при помощи традиционных методов анализа. Все это требует поиска новых способов объяснения сущности и механизмов феномена «социальная и пространственная мобильность», а так же выявления основных модусов трансформации данного феномена в современном обществе. Динамика социального развития придает феномену мобильности новые направления и формы, благодаря чему роль материального и технического факторов получает принципиально новый смысл в анализе взаимодействий социума с физическим миром. Классические идеи и представления об объекте и субъекте П.А. Сорокина, К. Маркса и других социальных теоретиков прошлого более не отвечают запросам неперестанно усложняющихся техногенных и природных факторов влияния на социальную систему.

Социальная теория конца XX-го в., оказавшись в ситуации методологического кризиса, ищет новые эпистемологические ресурсы и методологические подходы. Одним из таких подходов, обладающим большим эвристическим потенциалом, стала акторно-сетевая теория, разрабатываемая такими социальными теоретиками Б. Латур, Дж. Ло, М. Каллон и др. Важнейшей методологической инновацией данной теории является интеграция в феномен «Социальное» несоциальных объектов. Анализ социального бытия, социальной реальности, социального пространства и социальных субъектов в рамках данной теории позволяет имплицировать их в более широкий контекст материального мира (реальности). Артикулируя влияние техногенных и природных систем на социум, социально-онтологический аспект социальной мобильности указывает на диалектическое противоречие и единство реального движения физических тел и социально-символического движения человека в социальной реальности. Парадоксальность указанного феномена приводит к очевидно-амбивалентному толкованию его сущности. Сопряжение физического и символического понимания социальной и пространственной мобильности позволяет концептуально наложить изучаемый феномен на изоморфно-описываемое физическое и социальное пространство. Опираясь на теорию «мобильной социологии» Джона Урри, посвященной движению не только людей, но и объектов, информации, идей и прочего, возможно осуществить конгруэнтное совмещение двух измерений пространства (физического и социального), что поз-

воляет определить сущность мобильности как важнейшего атрибута феномена «Социальное». Исследовательский интерес Джона Урри был во многом связан с изучением пространства и времени, сетей и потоков, взаимодействия общества и природы. Результаты его теоретической работы не только дали новое толкование феномена «мобильность», но и дополнили и развивали его. Это позволило более подробно изучить пространственно-временную структуру феномена, учитывая колоссальные трансформации социальных передвижений и связанных с ними технологий в современном обществе. Понятие «мобильность» в концепции Дж. Урри значительно расширяет границы классического социологического понимания благодаря учёту перемещений не только людей, но и вещей, информации, идей по множественным путям и тропам внутри социальных и технологических сетей. Известный советский и российский религиовед, социальный философ Кимелев Ю.А. в работе «Джон Урри. Социология за пределами обществ. Мобильности двадцать первого столетия» указывает, что «“Сеть” не означает лишь “социальную сеть”». Сети образуют сложные и устойчивые связи в пространстве и времени между людьми и вещами» [2, с. 27]. Изменчивые границы указанного феномена являются отправной точкой для изучения процессов влияния «нечеловеческих» объектов, таких как роботы, технологии, тексты и т. п., на взаимосвязь людей с миром машин и идей. Связь человека с физическим миром становится всё крепче. Это говорит о том, что общество и природу необходимо рассматривать как единую целостную структуру, не производя внутри неё деления на субъекты и объекты. Подобное теоретическое рассмотрение подразумевает конвергенцию во всей социальной структуре феномена «мобильность». Материальная база с разнообразными устройствами и технологиями является физической основой современных социальных сетей (в широком смысле). Они образуют сверхмощные устойчивые формы взаимодействия между людьми и вещами во времени и пространстве. Так, благодаря изобретению новых материалов и технологий устройства дорожного полотна, расстояние между Санкт-Петербургом и Москвой можно преодолеть за треть дня, вместо нескольких дней, которое тратили извозчики, передвигаясь по избитым колеям. Это позволило людям передвигаться быстрее и на большие расстояния за то же время. Земной шар постоянно пересекают маршруты перемещений всего, что только может двигаться. Мировая интернет-сеть так же увеличивает свои масштабы, оказывая гигантское влияние на весь мир. Благодаря интернету появилась возможность доставить письмо, файлы, документы и даже деньги в другой конец мира, пересекая множество государств и границ, в одно мгновение. Мы можем ощущать присутствие других людей, не используя никакие физические процессы. В книге «Мобильности» Джон Урри, говоря о вещах в движении, подчеркивает: «Теперь пространство все чаще рассматривается как состоящее из движущихся элементов, включая сюда различные «геометрические силы». Более важно то, что разные пространства рассматриваются как состоящие из различных деталей, объектов и сред, переплетающихся друг с другом в движении» [3, с. 115].

Амбивалентная природа социальной мобильности имплицитно сложность и многомерность (множественность) способов, модусов и механизмов социальной мобильности. Указанная двойственность понимания социальной мобильности постулирует подобную же двойственность в описании её механизмов. Рассмотрение данной двойственности приводит нас к выявлению но-

вой формы – «гибрида физической и социальной систем». Наиболее ярким и ныне уже глобальным примером подобной формы можно считать мировую дорожную сеть, иначе говоря – дорогу. Определяя дорогу как один из важнейших «механизмов социальной мобильности», мы выявляем развитие социально-пространственных практик, сопряженных с трансформацией традиционных форм передвижения индивидов и социальных групп. Примером является передвижение вещей и информации вместе с людьми, а вследствие и передвижение культур и знаний. По мнению Денисова Ю.В., «Урри затрагивает аспекты того, как виды различных форм мобильности влияют на человека, насколько он может использовать мобильность как современное средство коммуникации» [4, с. 90]. Перемещение людей посредством автомобиля или виртуальные перемещения при помощи современных мобильных технологий радикально преобразуют жизнь традиционного социума.

Социально-пространственная мобильность включает множество способов и модусов перемещения человека и социальных групп в пространстве самого социума. Изменение социального статуса личности путем использования социального лифта в парадигме вертикальной и горизонтальной социальной мобильности отражает всевозможные процессы социального перемещения. Механизмы толкуемой таким образом социальной мобильности настроены на обеспечение «биографической» модели социальной мобильности. Вертикальная мобильность, обладающая для научного сообщества большей привлекательностью, выделяет и характеризует индивида в различных слоях общества. Проявляются изменения социального положения индивида во многих процессах социальных перемещений – профессиональных, политических, экономических, что, как правило, влечет за собой изменение его географического положения. Горизонтальная мобильность проявляется исключительно в географических перемещениях, отражающих миграционные движения индивида. Н.А. Николенко в статье, посвященной изучению проблем социальной мобильности, пишет о различии смыслов понятия «мобильность»: «Если в первом случае исследователя интересует изменение положения индивида в социальном пространстве, то в случае с географической мобильностью интерес направлен на перемещение в физическом пространстве» [5, с. 28]. Тесная связь между векторными мобильностями подчеркивается влиянием социальных перемещений на географические. Знаменитый британский социолог Э. Гидденс выделял связь между горизонтальной мобильностью и географическими перемещениями: «В современных обществах распространена также горизонтальная мобильность, которая означает географические перемещения между селами, городами или регионами». [6, с. 112]. Физическое перемещение индивида меняется в зависимости от социальных и географических признаков – изменяются потребности, появляются новые возможности. Социальное неравенство служит стимулом улучшить свое положение в обществе при помощи механизма «социального лифта». За стремлением человека к комфортной жизни стоит изменение его социального статуса. В период экономического кризиса, войны или реформ уровень жизни в социуме падает, устойчивые механизмы социальных перемещений перестают функционировать. Нисходящая динамика запускает процесс дестабилизации общества, а следом и процесс массовой миграции. Изучая миграцию, как процесс социальной мобильности, наш соотечественник Д.Л. Рыжков отмечает: «Социальная мобильность в глобаль-

ной социальной структуре, превращаясь в миграцию, приобретает иную по отношению к себе форму существования и закономерности развития» [7, с. 137].

Таким образом, пространственная социальная мобильность, понимаемая как реальное перемещение человека в физическом пространстве, в то же время отражает принципиально другую, гибридную социо-пространственную реальность. Данная реальность являет собой соединение физического пространства с его географическими особенностями (горы, реки, леса), социального пространства (места обитания человека), технологического пространства (устройство перемещения и преодоления пространства – автомобили, самолеты), субъект перемещения (человека). Интегральным компонентом указанной социо-пространственной гибридной реальности является феномен «дороги». Основным механизмом социальной мобильности в данном контексте, очевидно, является перемещение человека в реальности, конституирующем основанием которой оказывается дорога. Использование данного механизма в условиях социальной эволюции определяется, прежде всего, технологическими инновациями, направленными на развитие феномена «дороги».

Список литературы

1. Сорокин П. А. Человек. Цивилизация. Общество / общ. ред., сост. и предисл. А. Ю. Согомонов. М.: Политиздат, 1992. 543 с.
2. Кимелев Ю.А. Джон Урри. Социология за пределами обществ. Мобильности двадцать первого столетия // Социологическое обозрение. 2001. №1. С. 25—35/
3. Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. 576 с.
4. Денисов Ю.В. Изменение взглядов на социальную мобильность в свете теории Джона Урри // Вестник ПГГПУ. Сер. № 3. Гуманитарные и общественные науки. 2015. № 2. С. 88–91.
5. Николенко Н.А. Социальная мобильность в научном дискурсе общественных наук // Logos et Praxis. 2014. № 4. С. 24–35.
6. Гидденс Э. Стратификация и классовая структура // Социологические исследования. 1992. № 9. С. 112–123.
7. Рыжков Д.Л. Миграция как форма социальной мобильности в глобальной социальной структуре // Вестник Томского государственного педагогического университета. 2013. №5 (133). С. 135–140.
8. Курабцев В.Л. Запад и Россия: цивилизационное противостояние // Вестник Московского государственного областного университета. Сер. «Философские науки». № 2. 2017. С. 48–54.

SOCIO-SPATIAL MOBILITY PRACTICES AND THE «ROAD PHENOMENON»

V.V. Bulakov, S.V. Rassadin

Tver State Technical University, Tver

The article is aimed at the analysis of the expansion of the concept of «social mobility» and theoretical approaches to its study. The necessity of socio-philosophical understanding of new practices of socio-spatial mobility with the use of methods of actor-network theory and J. Urry's sociological theory of mobility is emphasized. The specificity of the «road» phenomenon as the most important element of hybrid techno-, natural-, social reality is revealed.

Keywords: *socio-spatial mobility, the phenomenon of «road», hybrid social reality, social practices.*

Об авторах:

БУЛАКОВ Виталий Вадимович – аспирант кафедры психологии и философии ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: v_bulakov@mail.ru

РАССАДИН Сергей Валентинович – кандидат философских наук, профессор кафедры психологии и философии ФГБОУ ВО «Тверской государственный технический университет», Тверь. E-mail: s_r08@mail.ru

Authors information:

BULAKOV Vitaliy Vadimovich – PhD Student of Department of Psychology and Philosophy, Tver State Technical University, Tver. E-mail: v_bulakov@mail.ru

RASSADIN Sergey Valentinovich – PhD, Professor of the Department of Psychology and Philosophy, Tver State Technical University, Tver. E-mail: s_r08@mail.ru