



# Философия

## Проблемы XXI века

DOI: 10.18721/JHSS.8405

УДК 130.2 Философия культуры

### ТРАНСПОРТ КАК СОЦИАЛЬНОЕ И КУЛЬТУРНОЕ ЯВЛЕНИЕ

И.П. Березовская<sup>1</sup>, М.В. Иванов<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,  
Санкт-Петербург, Российская Федерация

<sup>2</sup> Петербургский государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I, Санкт-Петербург, Российская Федерация

В работе предложен социокультурный анализ феномена транспорта, который рассматривается не только как неотъемлемая часть материальной культуры человеческого общества, но и как часть его духовной культуры. Анализируется, каким образом транспорт взаимосвязан с духовной культурой общества, включен в деятельное поле многочисленных культурных смыслов и символов, становится объектом художественного изображения и непосредственным участником культурного процесса, значительно влияющим на него. Обосновывается необходимость такого анализа в связи с тем, что транспорт оказывается универсальным инструментом, с помощью которого человечеству удается сводить воедино, уравновешивать и оптимизировать две противоположные по своему направлению тенденции общественного развития – непрерывную тягу цивилизации к своему внешнему распространению и необходимость всё более плотного внутреннего стяжения отдельных ареалов и пространственных сегментов глобальной цивилизации. В заключение указывается, что перспективы развития человечества во многом зависят от способа преодоления пространства и «сокращения» расстояния между взаимодействующими субъектами, что обеспечивает транспорт, понимаемый не только как часть материальной культуры, но и как важная ее духовная составляющая.

**Ключевые слова:** транспорт; пространство; время; хронотоп; коммуникация

**Ссылка при цитировании:** Березовская И.П., Иванов М.В. Транспорт как социальное и культурное явление // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8, № 4. С. 47–55. DOI: 10.18721/JHSS.8405

### TRANSPORT AS A SOCIAL AND CULTURAL PHENOMENON

I.P. Berezovskaya<sup>1</sup>, M.V. Ivanov<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg, Russian Federation

<sup>2</sup> Petersburg State Transport University, St. Petersburg, Russian Federation

The paper proposed a sociocultural analysis of the phenomenon of transport. The phenomenon of transport is considered not only as an integral part of material culture in

human society, but also as a part of spiritual culture; namely, we have analyzed how transport is linked to the spiritual culture of society that is included in the active field of numerous cultural meanings and symbols, becomes the object of artistic representation and a direct participant in the cultural process, significantly affecting it. The article substantiates the need for such analysis due to the fact that transportation is a versatile tool through which humanity manages to bring together, to balance and optimize two opposite trends of social development, i.e., the civilization's continuous desire for external distribution and for a denser internal concretion of individual areas and the spatial segments of the global civilization. In conclusion, we have established that the prospects for human development largely depend on the method of overcoming space and on reducing the distance between the interacting entities, which is ensured by transport, understood not only as a part of material culture but also as an important spiritual component.

**Keywords:** transport; space; time; chronotope; communication

**Citation:** I.P. Berezovskaya, M.V. Ivanov, Transport as a social and cultural phenomenon, St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Humanities and Social Sciences, 8 (4) (2017) 47–55. DOI: 10.18721/JHSS.8405

### **Введение**

В настоящее время транспорт играет столь важную роль, что его разрушение привело бы к распаду современной цивилизации. Потребитель транспортных услуг не только получает «результат» работы системы (газ, свет, тепло в доме, письмо в почтовом ящике, послание на мониторе компьютера), но и участвует в «процессе» — в работе транспортного средства, перемещается. И тем самым попадает в иное пространство и время.

### **Постановка проблемы и цели исследования**

В 1920-х гг. выдающийся физиолог А.А. Ухтомский выдвинул идею хронотопа — пространственно-временного континуума, организующего поведение организма [1, с. 195]. Другой видный филолог — М.М. Бахтин уже в 1930-х гг. положил идею хронотопа в основу культурной типологии, связав пространство и время с типом личности [См.: 2, с. 34]. Прояснение роли транспорта в современной культуре открывает новые перспективы в понимании человеческого общества в целом и отдельной личности в частности.

### **Методология**

Методологической базой для нашего исследования выступает социокультурный анализ.

### **Результаты исследования**

Развитие человеческого общества осуществлялось как непрерывная борьба с простран-

ством и расстоянием, которые отделяли друг от друга людей, социальные элементы, центры различных видов социальной жизни. Одна из важных задач в развитии человеческого общества — максимально возможное соединение различных его элементов в системное единое целое, сближение их. Вместе с тем эволюционное развитие человечества имело пространственно-раздвигающийся (центробежный) характер. Со временем земная ойкумена расширялась, человек стремился заселить те территории, которые были так или иначе пригодны для жизни. И чем дальше распространялся такой процесс, тем актуальнее и значимее становилась проблема взаимосвязи расходящихся друг от друга человеческих ареалов. Система таких внешне-внутренних коммуникаций расширялась параллельно историческому общественному развитию. Таким образом, процесс общественно-исторического развития — это центробежно-центростремительный процесс расширения и внутреннего уплотнения социальной сферы. И для одной, и для другой составляющей этого процесса транспорт являлся одним из основных инструментов.

Политическую, социальную, экономическую консолидацию общества внутри самого себя, соединение географически удаленных стран и народов обеспечивали транспортные системы. Да и само раздвижение границ человеческой ойкумены, заселение не освоенных

ранее ареалов с включением их в существующие экономические и культурные системы практически не могли, да и сейчас не могут, происходить без сопровождения транспортного освоения этих территорий. Процесс расширения человеческого пространства может быть представлен как процесс, сущностью которого выступает результат проникновения транспорта в новые области земной ойкумены.

С помощью транспорта человечеству удается сводить воедино, оптимизировать и уравновешивать две противоположные по своему направлению тенденции общественного развития – непрерывное стремление цивилизации к своему внешнему распространению и необходимость всё более плотного соединения отдельных ареалов и пространственных сегментов глобальной цивилизации. Обе эти тенденции транспорт по мере своего развития и развития цивилизации реализовывает всё эффективнее. «Скорость, надежность, комфорт, минимизация человеческих усилий, адресность – основные характеристики транспортного перемещения, усовершенствование которых позволяет судить о том, насколько транспорт с течением времени всё более эффективно справляется со своими социальными обязанностями» [3, с. 45].

Еще одна форма «соединительной» ткани общества, обеспечивающая его внутреннее единство, организованность и способность нормально функционировать, – это связь, которая по сути своей является спецификацией транспортировки. Для трансляции информации в разное время и в разных обществах до настоящего времени использовались «обычные» транспортные средства. Корреспонденция перемещалась по тем же дорогам (торговым путям), с караванами или на кораблях, перевозивших торговые грузы и путешественников. Соответственно и скорость такой транспортировки оставалась в границах, определенных техническими возможностями той или иной транспортно-коммуникационной системы.

Но если возникала необходимость в экстренном получении того или иного сообщения, то, как правило, вырабатывались знаковые системы передачи информации. Примером такой системы может служить цепочка костров (транспортно-информационное изобретение древнего мира и средневековья, наряду с системой зеркал, почтовыми голубями), с помо-

щью которых наиболее важные новости-вести в считанные часы передавались на достаточно большие расстояния. Но в целом создание таких систем оставалось редкостью.

Положение не изменилось и с наступлением Нового времени. До середины XIX в. информация распространялась со скоростью парусного и гужевого транспорта. С появлением телефонной связи ситуация начинает меняться, появляется возможность быстрой транспортировки информации. А благодаря современным телекоммуникационным и компьютерно-электронным средствам формируется система связи, осуществляющейся мгновенно. Но и в настоящее время способы функционирования транспорта и связи уже далеко разошлись, хотя всё еще есть часть корреспонденции (письма, бандероли, посылки), которую продолжают передавать через транспортную сеть.

Величина социальности пространства и уровень развития транспорта во многом связаны. Социальное пространство представляет собой сложную систему центров и ареалов. Формирование центров – это во многом результат и развитости транспорта, многообразия видов транспортных средств. Развитость транспорта определяется плотностью коммуникаций. Территории, которые находятся далеко от системы магистральных линий современного транспорта, обречены на провинциальное положение, сказывающееся на экономической и социально-культурной сфере этих территорий. И расстояние от центров играет в этом вопросе не такую серьезную роль, как, казалось бы, должно было играть. Важным фактором выступает не просто наличие возможности добраться за короткое время до какого-либо места, а сумма экономических и культурных производных данного места, во многом обусловленная как раз положением, которое оно занимает в сети транспортных линий. Плотность транспортных линий и комплексность, представленная многообразием форм современного транспорта, выступают важными факторами для определения центральности или провинциальности того или иного места.

Чем выше плотность сети транспортных коммуникаций и чем более многообразны современные формы транспорта, представленные в данном пространстве, тем выше оно в социальной иерархии. Для центров столично-

го уровня характерны наиболее высокая плотность магистральных линий и самый полный комплексный набор транспортно-коммуникационных сетей, в котором ярко выражено преобладание самых современных форм транспорта. В крупных центрах национального масштаба комплекс разнообразия транспортных средств достаточно полный (авиационный, железнодорожный, автомобильный транспорт), но масштабы пассажирских перевозок и грузооборота меньше и интенсивность эксплуатации ниже. Для небольших центров характерны фрагментарный набор транспортных форм, невысокие интенсивность перемещений и обеспеченность транспортом. В сельской местности коммуникационно-дорожные сети и по интенсивности, и по плотности обладают наименьшими величинами. Таким образом, уровень плотности транспортной системы, ее эксплуатационная интенсивность и комплексность выступают теми параметрами, по которым можно определить место того или иного населенного пункта в политической, административной и экономической иерархии общества.

Значимость транспорта в уровне социализации пространства прослеживается и от обратного. Когда встает задача сохранения «неосвоенности», «первозданности» какого-либо участка земного пространства, то изолированность этого пространства от производственных структур и от транспорта дает возможность ограничить их воздействие на окружающую среду. Таким образом создаются заповедники. Но, кроме целенаправленно создаваемых заповедников, еще остаются на земле естественные территории, сохраняющие свои природные характеристики благодаря удаленности от транспортных магистралей.

Транспорт не только во многом определяет уровень социальности пространства, он выступает также фактором, обуславливающим уровень материально-производственной сферы общества и формирование специфических хозяйственно-культурных типов человечества. Результатом неолитической транспортной революции, произошедшей около 3 тысяч лет назад, можно назвать появление такой крупной историко-культурной ветви человечества, как кочевые скотоводы. Кочевники отличались от первобытных охотников и собирателей, тоже активно передвигавшихся в поисках пропита-

ния, масштабом своих перемещений и более устойчивым характером подвижного образа жизни. Для людей такого хозяйственно-культурного типа транспортные средства были одним из центральных элементов материальной культуры. Связанная через множество каналов с материальной жизнью, духовная составляющая культуры во всех своих основных формах (от фольклора до мифологически конструируемой картины мироздания) отражала этот элемент культуры. Транспорт, выступая главным приспособлением для преодоления расстояний, часто являвшихся препятствием на пути реализации человеческих планов, во многом задавал ритм жизни и мышлению. Поэтому можно говорить о том, что он был важнейшим параметром, структурировавшим определенным образом поведенческие стереотипы, и тем самым участвовал в формировании общественного мировоззрения и национального менталитета.

Но транспорт задействован в культурном процессе и более непосредственно. Результаты творческой деятельности человека (книги, картины, скульптуры, театральные постановки и т. п.) нуждались и нуждаются в передвижении в пространстве, т. е. они связаны с транспортно-коммуникационной системой. Конечно, в этом случае транспорт выступает внешним фактором по отношению к содержательной стороне культуры, но всё-таки важным инфраструктурным элементом культурного цикла.

Кроме того, транспорт необходим для передвижения не только культурных ценностей, но и их создателей. Известно, что некоторые литературные, музыкальные произведения и даже произведения изобразительного искусства создавались их авторами во время поездки или путешествия. В таких случаях корабль, поезд или дилижанс играли роль одного из внешних условий творческого процесса. Но не менее существенно и то, что поездки часто становились катализатором творческой фантазии, дорожно-транспортные впечатления рождали сам замысел, определяли его базовые характеристики.

Наконец, транспорт нередко становился объектом творческого интереса и предметом изображения (литературного, живописного, пластического, музыкального), занимая в культурном произведении (его сюжете, композиции, ритмике, структуре и т. п.) центральное

или второстепенное место, фиксируясь в качестве конкретной транспортной формы или символа какого-либо значимого явления или процесса (страны, человечества, общественно-го прогресса и т. п.).

Путешествие «расширяет» пространство, позволяет создать цельный зрительный образ обширной территории. Не случайно в древности большие расстояния измерялись днями пешего, конного или корабельного перемещения. Время перестает подчиняться часовым и суточным циклам, оно подчиняется направленному движению, разрывая привычный круговорот бытовых периодов, становясь космологическим символом «в формировании представлений о гармонии обитаемого мира» [4, с. 95]. И путешественник претерпевает метаморфозу. Будучи очевидцем разворачивания необъятного пейзажного полотна, он при этом оказывается в стесненном пространстве обитания. Транспортное средство устраняет «средний пояс», пролегающий между домом и горизонтом и позволяющий человеку свободно перемещаться из малого мира в большой. У вагона, корабля и самолета нет крыльца и палисадника.

Издревле известен в искусстве хронотоп дороги. Путешествие рассматривалось как символ жизненного пути (физическое перемещение выступало в параллелизме с духовным созреванием). Такова, например, судьба Одиссея, главного героя великой поэмы Гомера:

*И, покинув корабль, натрудивший  
в морях полотно,  
Одиссей возвратился, пространством  
и временем полный* [5, с. 109].

Столь же значим и сон молодого протопопа Аввакума, предсказавший ему страдальческую и подвижническую судьбу: «И падох на землю на лица своем, рыдаше горце и забыхся, лежа; не вем, как плачу; а очи сердечнии при реке Волге. Вижу: пловут стройно два корабля златы, и весла на них златы, и шесты златы, и всё злато; по единому кормщику на них сидельцов. И я спросил: „Чьи корабли?“ И они отвечали: „Лукин и Лаврентиев“. Сии быша ми духовныя дети, меня и дом мой наставили на путь спасения и скончались богоугодне. А се потом вижу третьей корабль, не златом украшен, но разными пестротами, — красно, и бело, и сине, и черно, и пепелесо (пепельного цвета. — *И. Б., М. И.*), — его же ум человек не вмести красоты его и доб-

роты; юноша светел, на корме сидя, правит; бежит ко мне из-за Волги, яко пожрати мя хошет. И я вскричал: „Чей корабль?“ И сидя на нем отвечал: „Твой корабль! На, плавай на нем с женою и детьми, коли докучаешь!“ И я вострепетах и седше рассуждаю: что се видимое и что будет плавание?» [6, с. 32].

Путешествие доставляет много неудобств (пространственная бытовая стесненность, вынужденное соседство с незнакомым спутником, невозможность заняться приятными домашними делами). Психологической основой тревожного отношения к странствию является смена контекста жизни путника: он вырывается не просто из сферы обыденных привычек, но и из системы устоявшихся межличностных отношений, его личность подвергается проверке в изменившихся условиях. «Нарушение ситуативной закономерности ведет к разрушению привычных схем поведения, вызывает сбой в поведении» [7, с. 239]. Именно затруднения в поддержании своей Я-концепции в измененной ситуации и определили появление такого жанра, как античный авантюрный роман воспитания. Подвиг странствующего героя состоит именно в верности самому себе. «Люди и вещи через что-то прошли, что их, правда, не изменило, но потому именно их, так сказать, подтвердило, проверило и установило их тождество, их прочность и неизменность. Молот событий ничего не дробит и ничего не куёт, — он только испытывает прочность уже готового продукта. И продукт выдерживает испытание. В этом — художественно-идеологический смысл греческого романа» [8, с. 257].

Для путешественника дорога выступает как противопоставление дому в частных оппозициях «внутреннее — внешнее», «интимное — публичное», «свое — чужое». Оторванность от привычного бытового пространства вызывает тревогу и усиливает тоску по уюту, например в стихотворении А.С. Пушкина «Дорожные жалобы»:

*Долго ль мне гулять на свете  
То в коляске, то верхом,  
То в кибитке, то в карете,  
То в телеге, то пешком?*

*Не в наследственной берлоге,  
Не средь отческих могил,  
На большой мне, знать, дороге  
Умереть господь судил,*

*На камнях под копытом,  
На горе под колесом,  
Иль во рву, водой размытом,  
Под разобранным мостом...*

<...>

*То ли дело рюмка рома,  
Ночью сон, поутру чай;  
То ли дело, братцы, дома!..  
Ну, пошел же, погоняй!.. [9, с. 451]*

Путешествие как слом обычной жизни предрасположено сочетаться с экзистенциальной проблемой – проблемой смерти. Видимо, ее возбудителем является информация об авариях, катастрофах, пиратских захватах и террористических актах, которые угрожают безопасности каждого из нас. Аналогия смерти и путешествия как перехода в мир иной восходит к глубокой древности. Достаточно вспомнить лодку Харона, который, по верованиям древних греков, перевозил души умерших через реку Ахерон в подземное царство Аида, и горящие погребальные ладьи, возносящие погибших викингов в мир Одина. Так как идея смерти в культуре прямо связана с идеей смысла жизни, путешествие не может быть сведено к механическому транспортному перемещению. «Индустрия туризма» нуждается в весьма серьезном осмыслении, потому что чисто потребительское отношение к «перемене мест» соединяет легковесность и безответственность поведения, ставящие под угрозу благополучие, а иногда и безопасность многих людей (некритический выбор разрекламированного туроператора, пьянство, развлечения «на грани риска», несоблюдение правил гигиены, отказ от следования местным традициям). Но не менее сомнительно и стремление компенсировать с помощью путешествия жизненные трудности, неудачи и утраты. В предельном случае путешествие выступает как широковещательная демонстрация достигнутых деловых успехов, увенчанных заслуженной наградой отошедшего от дел бизнесмена.

Об одном из таких людей, не оставивших в памяти других даже имени, писал И.А. Бунин в рассказе «Господин из Сан-Франциско»: «Господин из Сан-Франциско – имени его ни в Неаполе, ни на Капри никто не запомнил – ехал в Старый Свет на целых два года, с женой

и дочерью, единственно ради развлечения. Он был твердо уверен, что имеет полное право на отдых, на удовольствие, на путешествие долгое и комфортабельное, и мало ли еще на что. Для такой уверенности у него был тот резон, что, во-первых, он был богат, а во-вторых, только что приступал к жизни, несмотря на свои пятьдесят восемь лет. До этой поры он не жил, а лишь существовал» [10, с. 53]. Таково начало пути к полному счастью самообольщающегося безымянного дельца. Конец же рассказа демонстрирует полную бессмысленность потребительского стремления господина, смерть которого угрожала нарушить интересы прочих жадных до удовольствий потребителей транспортных услуг и поставила в унижительное положение его близких. «Тело же мертвого старика из Сан-Франциско возвращалось домой, в могилу, на берега Нового Света. Испытав много унижений, много человеческого невнимания, с неделю пространствовал из одного портового пакгауза в другой, оно снова попало, наконец, на тот же самый знаменитый корабль, на котором так еще недавно, с таким почетом везли его в Старый Свет. Но теперь уже скрывали его от живых – глубоко спустили в просмоленном гробе в черный трюм... Бесчисленные огненные глаза корабля были за снегом едва видны Дьяволу, следившему со скал Гибралтара, с каменных ворот двух миров, за уходившим в ночь и вьюгу кораблем. Дьявол был громаден, как утес, но еще громаднее его был корабль, многоярусный, многотрубный, созданный гордыней Нового Человека со старым сердцем» [Там же. С. 69–70].

В ином положении находится работник транспорта. Профессиональная сфера при удачном выборе деятельности становится для человека важнейшей областью самореализации. И поэтому транспортник в дороге обретает дом. (В старой притче говорится, что один человек спросил моряка: «Как ты не боишься плавать по морю? Ведь твой отец утонул с кораблем». И тот ответил: «А как ты не боишься спать на кровати дома? Ведь на ней умер твой отец».) Только дом этот имеет другие измерения, вырастает в своем масштабе.

В знаменитом романе Ч. Айтматова «И дольше века длится день» затронуты проблемы самого разного уровня: от достоинства человека до национальной памяти и ответст-

венности за космический порядок. Миф и легенда соседствуют с техникой XX в. Древность и современность проникают друг в друга. Но не случайно главные герои романа профессионально связаны с железной дорогой (первоначально он назывался «Буранный полустанок»). Координаты этому миру, миру наших дней, задает она. И именно она располагает к рассмотрению всех привычных вопросов в планетарном и философском масштабе. «Поезда в этих краях шли с востока на запад и с запада на восток... А по сторонам от железной дороги в этих краях лежали великие пустынные пространства – Сары-Озеки, Срединные земли желтых степей. В этих краях любые расстояния измерялись применительно к железной дороге, как от Гринвичского меридиана...» [11, с. 390]. Так сказано на первых страницах романа.

«Ментальная карта» путейца делает его личное пространство предельно широким, духовно освоенным и потому – сферой нравственной ответственности. Поддержание порядка на транспорте подчиняется требованию, в соответствии с которым герой «Маленького принца» А. де Сент-Экзюпери начинал утро с того, что «прибирал свою планету». Не случайно издревле транспортное средство мифологизировалось. До сих пор торжественно отмечается спуск корабля на воду. Боги, герои и волшебные существа украшали нос судна. В названиях марок автомобилей допускается употребление имен и фамилий – Форд, Мерседес. В английском языке единственный неживой предмет заменяется личным местоимением *she* (она, женщина), а не *it* (неодушевленное «оно») – это корабль. Обретение судном имени ассоциируется с крещением. Даже лишенный совести пират Джон Сильвер из романа Р.Л. Стивенсона «Остров сокровищ» побаивается переименования судна. «То были люди Робертса, и погибли они потому, что меняли названия своих кораблей. Сегодня корабль называется „Королевское счастье“, а завтра как-нибудь иначе. А по-нашему – как окрестили судно, так оно всегда и должно называться. Мы не меняли названия „Кассандры“, и она благополучно доставила нас домой с Малабара, после того как Ингленд захватил вице-короля Индии. Не менял своего прозвища и „Морж“, старый корабль Флинта, который до бортов был полон кровью, а золота на нем было столько, что он чуть не пошел ко дну» [12].

За последние два века сервис на транспорте явно продвинулся, но от ролевых конфликтов не избавился (достаточно вспомнить роман А. Хейли «Аэропорт»). И их нужно уметь эффективно разрешать. Теоретическая основа указанных конфликтов заключена именно в природе транспортного бытия. Транспорт отрывает человека от условий привычной жизни и тем самым деформирует ролевую структуру личности. В пути пассажир в очень урезанном виде является покупателем, пешеходом, носителем профессии.

Но у путешественника есть и преимущества: ознакомление с широким «внешним» пространством (за пределами вагона или самолета), свобода общения в ситуации повышенной анонимности (исповедь перед случайным соседом), возможность беспрепятственно подумать о главных вопросах своей жизни. Личность освобождена и от мелочного контроля плотной привычной социальной среды (друзей, родственников сослуживцев). Путешествие располагает к мыслям о прошлом и, возможно, к переосмыслению его. Таков настрой одного из самых ранних русских романсов на «железнодорожную тему», созданного В. Абазой на стихотворение И.С. Тургенева «В дороге»:

*Утро туманное, утро седое,  
Нивы печальные, снегом покрытые,  
Нехотя вспомнишь и время былое,  
Вспомнишь и лица, давно забытые.*

<...>

*Вспомнишь разлуку с улыбкою странной,  
Многое вспомнишь родное далекое,  
Слушая ропот колес непрерывный,  
Глядя задумчиво в небо широкое* [13, с. 42].

Путешественник получает больше возможностей осознать свои потребности, не удовлетворяемые, подавленные в обычных обстоятельствах, обратиться к обсуждению рискованных тем и собственных сомнительных поступков. И железнодорожный вагон начинает напоминать исповедальню. О своем страшном преступлении (убийстве жены) рассказывает незнакомому спутнику герой «Крейцеровой сонаты» Л.Н. Толстого. О своей напряженной и болезненной любви сбивчиво, лихорадочно вспоминает Рогожин перед князем Мышкиным в дороге на первых страницах романа Ф.М. Достоевского «Идиот», что служит завяз-

кой трагического сюжета. «Завязался разговор. Готовность белокурого молодого человека в швейцарском плаще отвечать на все вопросы своего черномазого соседа была удивительная и без всякого подозрения совершенной небрежности, неуместности и праздности иных вопросов» [14, с. 6]. Эмоциональная открытость – большое дело. Способность к сильному сопереживанию, духовное величие Мышкина немедленно разрушило барьер между ним, нищим и больным скитальцем, и наследником миллионного состояния – мрачным и страстным купцом Рогожиным, который навсегда полюбил своего случайного собеседника. Чем был силен князь Мышкин? Он обладал необычайным талантом сопереживания. И любой собеседник князя чувствовал в нем свое второе Я.

#### Заключение

Если учесть, что транспортировка как способ преодоления пространства и «сокращения» расстояния между взаимодействующими субъектами (т. е. как способ сжатия времени, необходимого для осуществления этого вза-

имодействия) имеет своей идеальной целью стяжение всего общества в единую точку, то всю историческую эволюцию транспорта можно условно представить как постепенное приближение к этой цели. У общества гораздо больше шансов достичь максимально желаемого социоэкономического результата, если все планируемые взаимодействия отдельных элементов происходят в наиболее короткое время (какими бы расстояниями они не были разделены). Существует много гипотетических построений, анализирующих перспективы человечества на различных стадиях его будущего развития, – от достаточно «приземленных» до самых смелых научно-фантастических вариантов, таких, например, как «надфизический» итог развития человечества в концепции Тейяра де Шардена – слияние с Богом в точке Омега, венчающей эволюцию земной цивилизации. Но это уже какой-то качественно иной переход, снимающий (радикально трансформирующий) основные параметры цивилизации, в том числе ее важный элемент – транспортную систему.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ухтомский А.А. Собрание сочинений. В 3 т. Т. 1. Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1950.
2. Березовская И.П. Феноменология поступка: дис. ... канд. филос. наук. СПб., 2005.
3. Подуст С.Ф. Транспорт в поле культуры: автореф. дис. ... канд. филос. наук. Ростов н/Д, 2001.
4. Шипунова О.Д., Мурейко Л.В. Когнитивные сценарии в конструировании массового сознания // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2016. № 3 (250). С. 93–101. DOI: 10.5862/JHSS.250.11.
5. Мандельштам О.Э. Стихотворения. Переводы. Очерки. Статьи. Тбилиси: Мерани, 1990.
6. Житие Аввакума и другие его сочинения. М.: Сов. Россия, 1991.
7. Аллавердов В.М. Сознание как парадокс (Экспериментальная психология, т. 1). СПб.: ДНК, 2000.
8. Бахтин М.М. Вопросы литературы и эстетики. М.: Худож. лит., 1975.
9. Пушкин А.С. Сочинения. В 3 т. Т. 1. М.: Худож. лит., 1985.
10. Бунин И.А. Собрание сочинений. В 6 т. Т. 4. М.: Худож. лит., 1988.
11. Айтматов Ч. И дольше века длится день. СПб.: Азбука-классика, 2003.
12. Стивенсон Р.Л. Остров сокровищ. URL: [http://librebook.ru/treasure\\_island](http://librebook.ru/treasure_island) (дата обращения: 01.02.2017).
13. Тургенев И.С. Полное собрание сочинений. В 28 т. Т. 1. М.; Л.: Наука, 1960.
14. Достоевский Ф.М. Полное собрание сочинений и писем. В 30 т. Т. 8. Л.: Наука, 1973.

**Березовская Ирина Петровна**  
E-mail: [ipberezovskaya@mail.ru](mailto:ipberezovskaya@mail.ru)

**Иванов Михаил Васильевич**  
E-mail: [mvifp@mail.ru](mailto:mvifp@mail.ru)

*Статья поступила в редакцию 13.06.2017 г., принята к публикации 7.11.2017 г.*



## REFERENCES

- [1] A.A. Ukhtomskiy, *Sobranie sochineniy* [Complete works], in 3 vol., of vol. 1, Leningradskiy univ. Publ., 1950.
- [2] Berезovskaya I.P. *Fenomenologiya postupka. Dokt. dis.* [The phenomenology of the act. Doct. diss.], St. Petersburg, 2005.
- [3] S.F. Podust, *Transport v pole kul'tury. Avtoref. kand. dis.* [Transport in the field of culture. Abstr. cand. diss.], Rostov-na-Donu, 2001.
- [4] O.D. Shipunova, L.V. Mureyko, [Cognitive scenarios in the design of mass consciousness], *St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Humanities and Social Sciences*, 3 (250) (2016) 93–101. DOI: 10.5862/JHSS.250.11.
- [5] O.E. Mandelshtam, *Stikhotvoreniya. Perevody. Ocherki. Stat'i* [Poems. Translations. Essays. Article], Merani, Tbilisi, 1990.
- [6] *Zhitiye Avvakuma i drugiye yego sochineniya* [The life of Avvakum and other of his works], *Sovetskaya Rossiya*, Moscow, 1991.
- [7] V.M. Allakhverdov, *Soznanie kak paradoks (Eksperimental'naya psikhologika, t. 1)*. [Consciousness as a paradox (Experimental psychology, of vol. 1)], DNK Publ., St. Petersburg, 2000.
- [8] M.M. Bakhtin, *Voprosy literatury i estetiki* [Questions of literature and aesthetics], *Khudozhestvennaya literatura*, Moscow, 1975.
- [9] A.S. Pushkin, *Sochineniya* [Complete works], in 3 vol., of vol. 1, *Khudozhestvennaya literatura*, Moscow, 1985.
- [10] I.A. Bunin, *Sobranie sochineniy* [Complete works], in 6 vol., of vol. 4, *Khudozhestvennaya literatura*, Moscow, 1988.
- [11] Ch. Aytmatov, *I dol'she veka dlitsya den'* [And lasts longer than a century tribute], *Azbuka-klassika*, St. Petersburg, 2003.
- [12] R.L. Stivenson, *Ostrov sokrovishch* [Treasure Island]. Available at: [http://librebook.ru/treasure\\_island](http://librebook.ru/treasure_island) (accessed 01.02.2017).
- [13] I.S. Turgenev, *Polnoe sobranie sochineniy* [Complete works], in 28 vol., of vol. 1, *Nauka*, Moscow, Leningrad, 1960.
- [14] F.M. Dostoyevskiy, *Polnoe sobranie sochineniy* [Complete works], in 30 vol., of vol. 8, Leningrad, 1973.

**Berezovskaya Irina P.**

E-mail: [ipberezovskaya@mail.ru](mailto:ipberezovskaya@mail.ru)

**Ivanov Mikhail V.**

E-mail: [mvifp@mail.ru](mailto:mvifp@mail.ru)

*Received 13.06.2017, accepted 7.11.2017.*

© Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2017