

VII РОССИЙСКИЙ ФИЛОСОФСКИЙ КОНГРЕСС

6–10 октября 2015 г. Республика Башкортостан, г. Уфа

Философия, культура и дискурс мобильности

Доклады участников круглого стола

УДК 316.4

ФИЛОСОФИЯ МОБИЛЬНОСТИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ



Русаков Василий Матвеевич,

Институт международных связей,
Заведующий кафедрой философии и культурологии,
доктор философских наук, профессор,
Екатеринбург, Россия,
E-mail: dipi@nm.ru



Русакова Ольга Фредовна,

Институт философии и права
Уральского отделения Российской академии наук,
заведующая отделом философии,
доктор политических наук, профессор,
Екатеринбург, Россия,
E-mail: rusakova_mail@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению общих черт философско-методологической картины социальной мобильности, сколь давнего, столь и нового явления социальной жизни современного общества, приобретающего качественно новые черты, что заставляет исследователей совершенствовать теоретический инструментарий.

Ключевые слова:

Мобильность, социальная мобильность, типология мобильности, новая парадигма мобильности, философия и методология исследования, вызовы и угрозы глобальной мобильности.

Общеизвестно, что явление подвижности, всевозможных перемещений и движений в обществе (мобильность) не ново. Другое дело, что в современном обществе возросли отмечаемые многими масштабы ее и появились качественно новые аспекты. Но с середины 50-х – начала 60-х годов XX в. в научном сообществе возникают устойчивые ощущения неких тектонических сдвигов в самих устоях жизни человеческого общества, которые, в силу противоречивости процессов, приобретают самую разнообразную теоретическую артикуляцию, пик которых приходится на конец 90-х годов теперь уже прошлого века. В 50-е гг. пришло ощущение, что сложившийся послевоенный мир не просто пришел в движение, но в состояние коренного изменения: вначале в 1969 г. А. Турен вводит термин «постиндустриальное общество», затем в 1973 это делает Д. Белл [5; 23; 24; 26].

«Предвосхищением катастрофы» наполнены многие книги современных западных специалистов (таких, как Ф. Фукуяма, И. Валлерстайн, С. Хантингтон) [11; 26] и выступления действующих политиков (таких, как П. Бьюкенен и др.) [10]. В оборот вводится множество хлестких метафор, обозначающих этот катастрофический и алармистский дискурс: «Великий Разрыв» (Ф. Фукуяма), «Столкновение цивилизаций» (С. Хантингтон), «Смерть Запада» (П. Бьюкенен), «Расколотый Запад» (Ю. Хабермас) [25], «Общество риска» (У. Бек) [8] и др. Затем появляются попытки выстроить и развернуть во всем его многообразии дискурс тотальной мобильности, охватившей весь мир: «Текущая современность» (З. Бауман) [7], «Конец знакомого мира. Социология XXI века» (И. Валлерстайн) [11], «Новый дух капитализма» (Л. Болтански, Э. Кьяпелло) [9] и, наконец, множество работ, посвященных «новой социологии мобильности», исследованиям целого спектра новых «мобильностей» (Р. Adey, Т. Cresswell, М. Sheller, J. Urry) и даже «мобильной структуре чувств» (Thrift, 1996) [1; 2; 6; 21; 22]. К настоящему времени была реализована давно назревавшая потребность концентрации исследова-

вательских усилий путем издания с 2006 г. научного журнала «Mobilities» [4].

Международное разделение труда и сопутствующие ему процессы разнообразного обмена зарождаются в глубокой древности, но даже в начале XIX века в международный обмен поступало лишь около 1% мирового ВВП. С началом промышленного переворота, модернизаций транспорта и связи международное разделение труда бурно нарастало. К концу XX в. оно достигает 25% мирового ВВП.

Огромное воздействие оказало изобретение железных дорог, которое привело к формированию принципиально новой системы самых различных мобильностей и организации всей социальной жизни вокруг быстро организованного перемещения людей и товаров на большие расстояния [21, с. 8]. При этом в международное разделение труда втягивается подавляющее большинство государств. Меняется и характер этого разделения труда. Поскольку обмен услугами и межотраслевой продукцией к началу тысячелетия превысил половину общего оборота мировой торговли, этот феномен получил название нового международного разделения труда.

С 1990 г. выходит первый выпуск глобального «Доклада о человеческом развитии» (ДЧР) по Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН). В этом Докладе применен иной, более комплексный подход, получивший применение в дальнейшем.

В «Докладе о развитии человека» (ДРЧ) 2009 г. в ч.1. «Свобода и передвижение: как мобильность может стимулировать развитие человеческого потенциала» [14, с. 9] утверждается: «Каждый год свыше 5 млн. чел. пересекают международные границы, чтобы переехать жить в развитую страну. Численность людей, переселяющихся в развивающиеся страны или перемещающихся внутри собственной страны, намного больше, хотя точные оценки получить трудно. Еще более значительная масса населения, как в принимающем районе, так и в районе – источнике миграции, бывает затронута перемещениями других людей, благодаря

потокам денег, идей и знаний. Возможность для человека выбирать, какое место будет его домом, представляет собой одно из измерений свободы, которое мы называем мобильностью человека... Иными словами, способность к передвижению – это одно из измерений свободы, являющееся составной частью развития и обладающее *имманентной*, а также потенциальной *инструментальной* ценностью...» И далее составители доклада подчеркивают, что «Под человеческой мобильностью мы понимаем положительную, а не только отрицательную свободу. Иными словами, отсутствие формальных ограничений на миграцию через границы или внутри страны само по себе еще не позволяет людям свободно передвигаться, если они лишены экономических ресурсов, безопасности или не имеют доступа к структурам, необходимым для того, чтобы вести достойную жизнь на новом месте, либо если неформальные ограничения, такие как дискриминация, существенно препятствуют их планам успешного переезда» [14]. Дело в том, что, как указывалось еще в ДРЧ 1997, причина этого известна: «принципы свободных глобальных рынков применяются избирательно», что «глобальный рынок неквалифицированного труда не столь свободен, как рынки промышленного экспорта или капитала» [14, с. 33].

В ДРЧ 2009 также подчеркивается: «Ч.2. Люди в движении: кто, куда, когда и почему перемещается: Как бы то ни было, основные перемещения в мире происходят не между развивающимися и развитыми странами. Подавляющее большинство перемещающихся людей делают это в пределах своей собственной страны» [14].

Многообразие и масштабы перемещений, их настоятельность таковы, что исследователю порой кажется, что весь мир движется [6; 21].

Действительно, отмечает, например, Дж. Урри, масштабы этих перемещений громадны: с 2010 в аэропорты ежегодно будет прилетать миллиард чел. (в 1950 – 25 млн.) каждый день в самолет сядут 4 млн., в любой момент в воздухе США – 360 тыс. чел., бродить по земле 31 млн. беженцев... В 1998 на дорогах было

552 млн. машин, в 2020 будет 730 млн. (Geffen, Dooley, Kim 2003)... В 1800 г. люди перемещались в среднем на 50 метров в день – теперь на 50 км. (Buchanan 2002)... Сегодня все вместе граждане мира преодолевают 23 млрд. км. ежегодно, к 2050 г. – 106 млрд. км. (Schafar, Victor 2000)... Важно то, что люди путешествуют не чаще и не дольше находятся в дороге, а движутся быстрее и дальше (Pooley, Turnbull, Adams 2005)... Туризм дает 6,5 трлн. долл. обеспечивая работой 8,7% занятых, обеспечивая 10,3% ВВП (World Travel & Tourism Council 2006) [21, с. 67–68].

Сегодня интенсивно передвигаются не только люди, но также идеи, информация, отходы, опасности и многое другое. Вместе с ростом Интернет-пользователей (1 млрд. в 2001) происходит рост объемов информации и его темпов. В настоящее время (2015) в мире насчитывается 3,2 миллиарда пользователей Интернета (всё население Земли составляет 7,2 миллиарда человек) из них 2 миллиарда проживают в развивающихся странах. В период с 2000 по 2015 год удельный вес пользователей Интернета увеличился почти в семь раз – с 6,5 до 43 процентов мирового населения. По данным некоторых исследователей в Интернете семилетней давности располагалось около 300 миллиардов гигабайт информации. К 2009 году, то есть, спустя два года, количество информации практически удвоилось, составив 500 миллиардов гигабайт (ГБ). По другим данным: В 2011 году общий мировой объем созданных и реплицированных человечеством данных составил более 1,8 зеттабайт (1,8 трлн. ГБ): это в 57 раз больше, чем всех песчинок на пляжах Земли. По прогнозам IDC, количество данных на планете будет, как минимум, удваиваться каждые два года вплоть до 2020 года. Появление мобильных телефонов способствует невиданному ранее общению через границы.

Но исследования отмечают, что помимо перемещений легальных есть и еще более мощные – нелегальные: контрабанда, нелегальная эмиграция, катастрофические выбросы отходов и вредных веществ. Мощная и многокачественная мобильность имеет негативные следствия:

экологические (шум, грязь, травматизм и смертность на транспорте), социальная фрагментация, распространение нежелательной информации, сложность поимки преступников (в т. ч. киберпреступность). Бывший Генеральный секретарь ООН К. Анан с горечью констатировал: «Миллионы и миллионы граждан убеждаются на собственном опыте, что глобализация не подарок судьбы, а сила разрушения, подрывающая их материальное благополучие или их привычный образ жизни» (22.08.1998). Осознание перемен выливалось в появление ряда концепций, в которых исследователи пытались осмыслить феномен. Современная эпоха (Модерн) хронологически обыкновенно начинаемая с конца XIX – начала XX вв., обозначилась процессами так называемой «глобализации» [5; 23; 24].

Упрочивалось убеждение научного сообщества, что это движение должно быть основным предметом социологической науки [21, с. 67; 22]. Дж. Урри предпринял попытку сформулировать определение мобильности и дал четыре основных значения термина мобильный или мобильность: 1) обозначение того, что двигается или способно двигаться (телефон, человек и т. п.) это свойство вещей и людей, преодоление бездвиженности, ограниченной подвижности; 2) в английском языке «мобильность» от (mob) = толпа, неорганизованный сброд, находящийся в неопределённом движении (множество видов масс, толп); 3) социальная мобильность; 4) долгосрочная мобильность = миграция и прочие географические перемещения [21, с. 74–75]. Суммируя существующие результаты исследования различных «мобильностей», Урри пытается дать некую типологию, учитывая самые различные аспекты: все виды и темпоральности физических движений – хождение, сидение, лазание, танцы; использование технических средств: велосипед, автобус, самолет, инвалидное кресло, костыли; перемещения ежедневные, ежегодные, периодические, пожизненные, реальные и виртуальные; связи между физическими и виртуальными и социальными перемещениями и т.п... Обращая внимание даже на то, что блокирование перемещений ведет к депривации

или отчуждению. Таким образом, Урри делает предположение о существовании 12 основных форм мобильности:

1. поиски политического убежища;
2. деловые путешествия;
3. познавательные поездки молодежи как элемент становления;
4. медицинские поездки оздоровления;
5. военная мобильность войск и техники;
6. переезды после выхода на пенсию, транснациональный стиль жизни пожилых;
7. буксирные путешествия детей, супругов, родственников и слуг;
8. миграция диаспор (кит., японск., армянск., еврейск. и др.);
9. движение работников сферы услуг, включая рабов (по оценкам их 28 млн. чел);
10. туристы;
11. посещения друзей и родственников;
12. перемещения рабсилы, в т. ч. ежедневные – из пригорода в город [21, с. 80].

Но даже эта типология дает крайне скудную «парадигму» мобильности: в ней не учитываются такие формы социальной мобильности, как «модернизация», «инновация», «реформа», «революция», «прогресс», «устойчивое развитие» и т. п. Кроме того, ряд авторов говорит о так называемой «экзистенциальной мобильности» [3].

Все это многообразие эмпирических наблюдений остро подчеркивает необходимость разработки методологии исследования мобильности. Например, различные движения в обществе принимают самое разнообразное выражение, и часто на первый план выходит явление миграции. В понятие «миграция населения» различные исследователи вкладывают самый разнообразный смысл. Английский ученый Е.Г. Равенштейн (Ernst Georg Ravenstein) является автором одного из первых глубоких теоретических исследований в области миграции (1885 год), он сформулировал одиннадцать миграционных законов, на которых впоследствии базировались многие теории в области миграции [16].

Процессы и движения в обществе, вследствие своей крайней сложности, потребовали адекватного теоретического инструментария. Теоретически последовательное и целостное исследование явления социальной мобильности весьма отчетливо выразил еще П. А. Сорокин, который сразу же указал на необходимость понимания ее как *социального* процесса. «Для количественной оценки процессов социальной мобильности обычно используют показатели *скорости* и *интенсивности* мобильности» [19; 20]. П. Сорокин определял скорость мобильности как вертикальную социальную дистанцию или число страт – экономических, профессиональных, политических, которые проходит индивид в его движении вверх или вниз за определенный промежуток времени. Под интенсивностью мобильности понимается число индивидов, меняющих свои позиции в вертикальном или горизонтальном направлении за определенный промежуток времени. Число таких индивидов в какой-либо социальной общности дает абсолютную интенсивность мобильности, а их доля в общей численности данной социальной общности показывает относительную мобильность [20].

«Соединив показатели скорости и интенсивности мобильности, – указывал он, – мы получим совокупный *индекс мобильности*, который может быть рассчитан для экономической, профессиональной или политической области деятельности. Он также позволяет определять и сравнивать процессы мобильности, происходящие в разных обществах. Таким образом, процессы социальной мобильности могут принимать различные формы и даже носить противоречивый характер. Но вместе с тем для сложного общества свободное перемещение индивидов в социальном пространстве – единственный путь развития, в противном случае его могут ожидать социальное напряжение и конфликты во всех сферах общественной жизни. В целом социальная мобильность является важным инструментом анализа динамики общества, изменения его социальных параметров» [19].

Делаются попытки сформулировать антропологический подход к мобильности

и миграции: «представить миграцию не как конечное, совершающееся в рамках определенного времени и пространства событие, а как одно из условий человеческого существования и, вместе с тем, как одно из важнейших состояний человека. Тут, конечно, возникает проблема с субъектом миграции. Если попытаться мыслить о таком субъекте не как о группе людей, не как о выделенном и обозначенном этносе и не как о конкретном носителе определенного языка, определенной религии, определенного типа производственной деятельности или, наконец, определенного психотипа, то появляется возможность говорить о миграции, в том числе, и как об историческом режиме человеческого существования» [12].

А. Пятигорский предлагал «представить миграцию не как конечное, совершающееся в рамках определенного времени и пространства событие, а как одно из условий человеческого существования и, вместе с тем, как одно из важнейших состояний человека. Появляется возможность говорить о миграции и как о историческом режиме человеческого существования. Я допускаю, что одним из возможных кандидатов является понятие «антропоток» [18].

Т. Крессуэлл пишет: «За последние несколько лет мы стали свидетелями заявления о «новой парадигме мобильности» (Hannam & oth. (2006); Шеллер и Урри (2006)), запуска журнала «Мобильности», а также появления ряда ключевых текстов, посвященных мобильности (Brenholdt и Simonsen 2004; Cresswell 2006; Крессуэлл и Мерримен 2008; Кауфман 2002; Шеллер и Урри 2006; Урри 2000, 2007; Uteng и Крессуэлл 2008)» [2]. В своей книге «Mobility в Современном Западном мире» (2006) он изложил роль мобильности в ряде тематических исследований, от микродвижений тела до политики глобального путешествия. Но, признает Т. Крессуэлл, по большей части, феномен мобильности оставался особой вещью... в которой не было никакого детального учета таких различных аспектов мобильности, которые имеют возможность сделать его мощной политикой» [1].

М. Шеллер и Д. Урри суммируют: «кажется, в социальных науках сформировалась новая

парадигма – «парадигма новой мобильности», которая включила ряд требований антропологии, социологии, теоретических и практических работ в области туризма, транспорта, географии. В размышлениях об этом мы пытаемся установить – можно ли говорить о «мобильном повороте» в социальных науках» [6].

Однако в этой интенсивной работе не могли не обнаружиться определенные трудности и недостатки. Урри отчасти справедливо указывает, что надо отказаться от ранее принятых и широко употреблявшихся прежде метафор в описании общества (таких, как организм, структура, обмен и т.п.) и создать новый набор: путешествие, поток, граница, сеть, номады, туристы. Вместо «общество» (с четко ограниченными региональными отличиями от других регионов) надо использовать выражения – «мир сетей и потоков» [21, с. 383–384], что лучше отражает ту самую «мобильность» и «текучесть».

Дж. Урри утверждает, что «социология по большей части рассматривала виды движения неверно», и что он хочет «представить псевдно-новую парадигму, которая заключается в постдисциплинарном, продуктивном способе практиковать социальную науку... в котором вопросы мобильности явно займут центральное место» [21, с. 91]. Нельзя не согласиться с целым рядом упреков, которые он обращает в адрес прежней «а-мобильной» социологии. Но вдумчивые критики быстро подметили за первопроходческим пафосом открытия множества мобильностей и «систем» их воспроизводства и поддержания серьезный порок: складывается ощущение, что никаких обществ не существует, что общество – лишь эпифеномен, пережиток идеологии национального государства» [13; 26, с. 31–39]. Это угроза скатывания в чистейший феноменализм, когда автора не интересует социальный деятель, способ действия. И здесь-то упреки в адрес прежней социологии – неубедительны.

Верно замечено: «мобильный поворот» – действительно свежий способ осмысления экономических, социальных и политических отношений, он динамизирует те виды анализа, которые исторически были статичными,

обращенными на внепространственные социальные структуры, но он пост-дисциплинарен, ведет к упразднению сложившейся схемы наук и дисциплин [26, с. 72].

Разумеется, правы представители «мобильного поворота»: надо ответить на вопросы о том, что делает человека, знак, коммуникацию – мобильными? Каковы характеристики мобильности в различных обществах и как можно исследовать ее в терминах теории и эксперимента? Хорошо ли быть мобильными? Насколько мобильность высветила некоторые закрытые прежде социальные явления? Однако Урри явно перегибает, критикуя прежние социальные науки за игнорирование мобильности, ее принижение, непонимание ее значения. Он голословно (поскольку с порога сильно суживает смысл всяких движений и изменений в обществе) утверждает, что вся прежняя социология была а-мобильна. Увлечение большим и разнообразным эмпирическим материалом всевозможных мобильностей таит в себе опасность сползания к «китайским» классификациям в духе ироничной конструкции Борхеса: «животные бывают млекопитающие, нарисованные кисточкой на бумаге, вымышленные и принадлежащие императору». Фетишизация всевозможных «инфраструктур» и «систем» (дороги, аэропорты, системы мобильной связи, Интернет и т.п.), которые-де только и делают возможными разные мобильности – все равно, что в политологии, например, под государственной границей понимать «линию на поверхности земли, воды» (а... воздуха, космоса?).

В упоминавшейся книге «Доклад о развитии человека 2009. Преодоление барьеров: человеческая мобильность и развитие» (Доклад, подготовленный группой международных экспертов по заказу Программы развития ООН, посвящен миграции как фактору развития человека) делается вывод, что нужно как избавиться от ряда устаревших стереотипов восприятия данного феномена, так и обратить внимание на качественные изменения в нем. Обращено внимание, что основные перемещения в мире происходят не между развивающимися и развитыми странами. Подавляющее

большинство перемещающихся людей делают это в пределах своей собственной страны... Для сравнения, нынешнее число международных мигрантов (214 млн., или 3,1% населения планеты) выглядит небольшим... Лишь 37% мировой миграции осуществляется из развивающихся стран в развитые. Основная часть миграции происходит *внутри* стран, принадлежащих к одной и той же категории развития: около 60% мигрантов перемещаются либо между развивающимися, либо между развитыми странами (оставшиеся 3% перемещаются из развитых стран в развивающиеся) [14, с. 4].

Около половины всех международных мигрантов перемещаются в пределах своего региона и около 40% – в соседнюю страну. «Число лиц, перемещающихся в результате вооруженных конфликтов, значительно: в начале 2008 г. около 14 млн. беженцев подпадали под мандат Управления Верховного комиссара ООН по делам беженцев или Ближневосточного агентства Организации Объединенных Наций для помощи палестинским беженцам и организации работ (БАПОР), что составляет около 7% общей численности международных мигрантов. Большинство беженцев являются выходцами из наиболее бедных стран мира и перемещаются в такие страны: в странах Азии и Африке беженцы составляют соответственно 18 и 13% общей численности международных мигрантов» [14, с. 26].

В докладе также обращается внимание на то, что «несмотря на распространенное убеждение, что международная миграция связана с ростом глобализации и торговли в конце XX в., масштабные перемещения на дальние расстояния были распространены и в прошлом. На пике власти европейцев в Северной и Южной Америке более полумиллиона испанцев и португальцев и около 700 тыс. британских подданных отправились в американские колонии <...> В XV–XIX вв. под воздействием грубой силы 11–12 млн. африканцев были в качестве рабов переправлены через Атлантику. В период между 1842 и 1900 гг. около 2,3 млн. китайцев и 1,3 млн. индийцев работали по контракту в Юго-Восточной Азии, Африке и Северной Америке <...> В конце XIX в. доля

проживающих в стране иностранцев во многих странах была выше, чем сегодня... [14]. Уход от выяснения глубинных социальных причин различных движений и в том числе особенного характера, которые эти подвижки приобретают в ту или иную эпоху [23; 27], чреват рассуждениями в духе объяснений работоторговли в XVIII в. – развитием парусного флота.

Но ценность «мобильного поворота», парадигмы «новой мобильности» в том, что они заостряют наше внимание на весьма важных вопросах. Хорошо ли находиться в постоянном движении? Не ведет ли мобильность к нарастанию негативных последствий – экологических, релятивизации социальных, политических, нравственных институтов? Не ведет ли она к возрастанию рисков? Не подрывает ли она возможности планирования и контроля? Является ли она неизбежной? Эти вопросы наиболее интенсивное обсуждение получили в рамках разработки проблем глобализации [8; 23; 24; 27].

Среди угроз и вызовов, которые несет с собой качественно преобразившийся феномен мобильности современного общества исследователи, практически единодушно, отмечают следующие:

– возрастание рисков, связанных с ростом динамики процессов (движение людских масс, материальных и финансовых ресурсов, информационных потоков, технологий, культурных перемен), возрастанием неустойчивости; об этом толкует У. Бек в своих работах: «В глобальности заражения и опутавших весь мир цепей распространения продуктов питания и товаров угроза жизни в индустриальной культуре переживает опасные общественные метаморфозы: повседневные нормы жизни ставятся с ног на голову» [8].

– релятивизация устойчивых отношений и институтов (семья, брак, воспитание, образование) как оборотная сторона необоснованной эйфории разрушения всего традиционного (по схеме: остановка = застой, отсталость и смерть); именно в связи с этим П. Бьюкенен приводит слова одного из своих

избирателей: «Пат, мы теряем страну, в которой выросли» [10].

– возрастание скорости социальной динамики оборачивается риском антропологической катастрофы (что такое человек, что означает быть человеком и человечным?), утрата ориентиров безостановочного движения, «некогда оглянуться назад», когда не просто ставятся под вопрос фундаментальные смысло-жизненные ориентации поколений, но в захлестывающей динамике общество не успевает произвести рефлексию (кризис и даже провозглашаемые крушения традиционных идеологий – гуманизма, христианства, коммунизма, либерализма и т. п.).

1. Cresswell T. On The Move. Mobility in the modern Western World. Rutledge, N.Y., 2006.
2. Cresswell T. Towards and Politics of Mobility // Environment and Planning D: Society and Space 2010, v. 28, p. 17–31 // http://www.academia.edu/538488/Towards_a_Politics_of_Mobility.
3. Madison G. Existential Migration. // Existential Analysis, 2006, 17.2: p. 238–260.
4. Mobilities: Volume 1, Issue 1, 2006: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17450100500489189#>.
5. Naisbitt J. Megatrends. Ten New Directions Transforming Our Lives. N.Y., 1982.
6. Sheller Mimi, Urry John. The new mobilities paradigm // Environment and Planning A 2006, volume 38, p. 207–226.
7. Бауман З. Текучая современность. Спб., Питер, 2008.
8. Бек У. Общество риска: На пути к другому модерну. М.: Прогресс-Традиция, 2000.
9. Болтански Л., Кьяпелло Э. Новый дух капитализма. М., Новое литературное обозрение, 2011.
10. Бьюкенен П. Дж. Смерть Запада. М., АСТ, 2004 / От издателя. С. 5.
11. Валлерстайн И. Конец знакомого мира. Социология XXI века. М., Логос, 2003.
12. Государство и антропоток. Доклад Центра стратегических исследований Приволжского федерального округа. Москва – ПФО 2002 // <http://stra.teg.ru/library/33/5>.
13. Гофман А.Б. Существует ли общество? От психологического редукционизма к эпифеноменализму в интерпретации социальной реальности // Социол. исслед., 2005, № 1, с. 18–25.
14. Доклад о развитии человека 2009. Преодоление барьеров: человеческая мобильность и развитие. М., Изд-во «Весь мир», 2009.
15. Доклад о человеческом развитии. 2014: Обеспечение устойчивого прогресса человечества: Уменьшение уязвимости и формирование жизнестойкости. Резюме: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-summary-ru.pdf>.
16. Ионцев В.А. Международная миграция населения: теория и история изучения. М.: Диалог-МГУ, 1999.
17. Отчеты Всемирной туристской организации //

<http://tourlib.net/wto.htm>.

18. Пятигорский А. Миграция. Диффузия. Антропоток: <http://antropotok.archipelag.ru/text/a177.htm>
19. Сорокин П.А. Социальная и культурная мобильность // Сорокин П. Человек, цивилизация, общество / Под ред. А.Ю. Соколова. М.: Политиздат, 1992. <http://www.grandars.ru/college/sociologiya/ponyatie-socialnoy-mobilnosti.html>.
20. Сорокин П.А. Социокультурная динамика и эволюционизм // Американская социологическая мысль. М., 1996. С. 372–392.
21. Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012.
22. Урри Дж. Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. М., ИД Высшей школы экономики, 2012.
23. Уткин А.И. Глобализация: процесс и осмысление // Свободная мысль XXI. 2000. № 11. С. 28.
24. Федотова В.Г. Меняющийся мир и глобализация // Глобализация и гуманитарное знание, 2004, № 1. С. 47.
25. Хабермас Ю. Расколотый Запад. М.: Весь мир, 2008. 192 с.
26. Харламов Н.А. Новое общество или новая наука об обществе? Социология мобильностей Джона Урри. // Вст. ст.: Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012. С. 10.
27. Хомский Н. Прибыль на людях. М.: Праксис, 2002.

1. Cresswell T. On The Move. Mobility in the modern Western World. Rutledge, N.Y., 2006.
2. Cresswell T. Towards and Politics of Mobility // Environment and Planning D: Society and Space 2010, v. 28, p. 17–31 // http://www.academia.edu/538488/Towards_a_Politics_of_Mobility.
3. Madison G. Existential Migration. // Existential Analysis, 2006, 17.2: p. 238–260.
4. Mobilities: Volume 1, Issue 1, 2006: <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17450100500489189#>.
5. Naisbitt J. Megatrends. Ten New Directions Transforming Our Lives. N.Y., 1982.
6. Sheller Mimi, Urry John. The new mobilities paradigm // Environment and Planning A 2006, volume 38, p. 207–226.
7. Bauman Z. Tekuchaya sovremennost'. Spb., Piter, 2008.
8. Bek U. Obshestvo riska: Na puti k drugomu modernu. M.: Progress-Tradicija, 2000.
9. Boltanski L., K'yapello E'. Novyj dux kapitalizma. M., Novoe literaturnoe obozrenie, 2011.
10. B'yukenen P. Dzh. Smer't' Zapada. M., AST, 2004 / Ot izdatel'ya. S. 5.
11. Vallerstaj'n I. Konec znakomogo mira. Sociologiya XXI veka. M., Logos, 2003.
12. Gosudarstvo i antropotok. Doklad Centra strategicheskix issledovanij Privolzhskogo federal'nogo okruga. Moskva – PFO 2002 // <http://stra.teg.ru/library/33/5>.
13. Gofman A.B. Sushhestvuet li obshhestvo? Ot psixologicheskogo redukcionizma k epifenomenalizmu v interpretacii social'noj real'nosti // Sociol. issled., 2005, № 1, s. 18–25.
14. Doklad o razvitii cheloveka 2009. Preodolenie bar'erov: chelovecheskaya mobil'nost' i razvitie. M., Izd-vo «Ves' mir», 2009.
15. Doklad o chelovecheskom razvitii. 2014: Obespechenie ustojchivogo progressa chelovechestva: Umen'shenie uyazvimosti i formirovanie zhiznjestojkosti. Резюме: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-summary-ru.pdf>.
16. Ioncov V.A. Mezhduнародная миграция населения: теория и история изучения. М.: Диалог-МГУ, 1999.
17. Otchet'y Vseмирной туристской организации //

i formirovanie zhiznestojkosti. Rezyume: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-summary-ru.pdf>.

16. Ioncev V.A. Mezhdunarodnaya migraciya naseleniya: teoriya i istoriya izucheniya. M.: Dialog-MGU, 1999.

17. Otchety Vsemirnoj turistskoj organizacii // <http://tourlib.net/wto.htm>.

18. Pyatigorskij A. Migraciya. Diffuziya. Antropotok: <http://antropotok.archipelag.ru/text/a177.htm>

19. Sorokin P.A. Social'naya i kul'turnaya mobil'nost' // Sorokin P. Chelovek, civilizaciya, obshchestvo / Pod red. A. Yu. Sogomonova. M.: Politizdat, 1992. <http://www.grandars.ru/college/sociologiya/ponyatie-socialnoy-mobilnosti.html>.

20. Sorokin P.A. Sociokul'turnaya dinamika i e'volucionizm // Amerikanskaya sociologicheskaya mysl'. M, 1996. S. 372–392.

21. Urri Dzh. Mobil'nosti. M: Praxis, 2012.

22. Urri Dzh. Sociologiya za predelami obshchestv. Vidy mobil'nosti dlya XXI stoletiya. M., ID Vysshej shkoly e'konomiki, 2012.

23. Utkin A.I. Globalizaciya: process i osmyslenie // Svobodnaya mysl' XXI. 2000. № 11. S. 28.

24. Fedotova V.G. Menyayushhijsya mir i globalizaciya // Globalizaciya i gumanitarnoe znanie, 2004, № 1. С. 47.

25. Xabermas Yu. Raskolotyj Zapad. M.: Ves' mir, 2008? 192 с.

26. Xarlamov N.A. Novoe obshchestvo ili novaya nauka ob obshchestve? Sociologiya mobil'nostej Dzhona Urri. // Vst. st.: Urri Dzh. Mobil'nosti. M.: Praxis, 2012. S. 10.

27. Xomskij N. Pribyl' na lyudyax. M.: Praxis, 2002.

UDC 316.4

PHILOSOPHY OF MOBILITY IN THE MODERN WORLD

Rusakov Vasily Matveevich,

Institute of International Relations,
Head of the Department of Philosophy and Cultural Studies,
Doctor of Philosophy, Professor,
Ekaterinburg, Russia,
E-mail: dipi@nm.ru

Rusakova Olga Fredovna,

The Institute of Philosophy and Law
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,
Head of Philosophy Division, Doctor of Political Sciences, Full Professor,
Ekaterinburg, Russia,
E-mail: rusakova_mail@mail.ru

Annotation

Article is devoted consideration of the general lines of a methodological picture of social mobility, however old, so and the new phenomenon of a social life of the modern society getting qualitatively new lines that forces researchers to improve theoretical toolkit.

Key words:

Mobility, social mobility, the mobility typology, new paradigm of mobility, philosophy and research methodology, calls and threats of global mobility.

УДК 1(091)159.9(091)

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ МОБИЛЬНОСТЬ В ГЛОБАЛЬНОМ МИРЕ



Гладкова Ирина Витальевна,

Уральский государственный горный университет,
доцент кафедры философии и культурологии,
канд. филос. наук,
Екатеринбург, Россия,
E-mail: gladkova21@yandex.ru

Аннотация

В статье раскрывается понятие интеллектуальной мобильности в контексте современной культуры; формулируются основные характеристики интеллектуальной мобильности; рассматриваются проблемы, порождаемые развитием технологий и средств коммуникаций.

Ключевые слова:

мобильность, интеллектуальная мобильность, социальная мобильность, интеллектуальная инертность.

Один из законов динамики культуры гласит, что существует тенденция ускорения темпа развития культуры в ходе мирового исторического процесса, что обусловлено наследованием опыта поколений, накоплением культурных достижений, присвоением ценностей предшествующих эпох. Ускорение темпа развития культуры связано с совершенствованием способов и механизмов сохранения, обработки и трансляции социального опыта, культурных универсалий, информации. В своем развитии культура проходит ряд этапов, радикально отличающихся друг от друга способами коммуникации. Вопросы о том, как изменения форм и средств коммуникации влияют на характер социальных отношений, мировоззрение, общественное устройство и проблемы, порождаемые этим процессом, были предметом научного анализа многих оригинальных мыслителей XX века, в том числе Маршалла Маклюэна (Галактика Гутенберга. Становление человека читающего,

1962), Умберто Эко (От Интернета к Гутенбергу, 1998), Мануэля Кастельса (Галактика Интернет, 2004), Михаила Эпштейна (Информационный взрыв и травма постмодерна, 1998) и др.

Канадский философ и культуролог М. Маклюэн считал, что двигателем исторического прогресса и решающим фактором в формировании социальных систем выступает смена технологий, которая неизбежно приводит к возникновению новых средств и способов коммуникации, влекущих за собой и смену типов восприятия мира. Человеческое восприятие, утверждал ученый, определяется скоростью передачи транслируемой информации. А тип общества во многом зависит от доминирующего в нем типа коммуникации. Весь путь развития цивилизации Маклюэн разделял на три этапа: *дописьменная культура*, представляющая собой формы коллективной жизни, восприятия и понимания мира; *письменно – печатная культура*, в которой технология книгопечатания, осно-