

УДК 316

МОБИЛЬНОСТЬ КАК ФАКТОР ПОЛИТИЧЕСКОЙ СОЦИАЛИЗАЦИИ ИНДИВИДА



Моисеенко Ян Юрьевич,

Уральского федерального университета имени первого Президента России Б.Н. Ельцина,
Институт социально-политических наук,
магистрант,
г. Екатеринбург, Россия.
E-mail: yan.moiseenko@mail.ru

Аннотация

В статье рассматривается влияние неинституализированных критериев на процесс политической социализации личности через призму мобильности в трёх измерениях. Мобильность рассматривается как продукт социального времени и пространства и является важным двигателем процесса, поскольку даёт преимущества в процессе распределения власти.

Ключевые слова:

политическая социализация, мобильность, неинституализированные действия, микрополитические практики, адаптивность.

В современном, высокотехнологичном мире увеличение многообразия субъектов политики становится объективной тенденцией, которая находит своё проявление в характере формируемого их действиями политического процесса. Его отличительной чертой становится преобладание значимости неинституализированных действий субъектов над институализированными, в том числе, рост влияния микрополитических практик отдельных индивидов на фоне законной деятельности классических институтов власти. Концепция «власти», предложенная Мишелем Фуко, наглядно демонстрирует подоплёку для этих утверждений, поскольку она умаляет актуальность «юридической модели», где принято уступать приоритет властных отношений государству и его функционированию [2, с. 59].

Согласно Мишелю Фуко «под властью надо понимать, прежде всего, многообразие

отношений силы, внутренне присущих областям, в которых они существуют, и являющихся конституирующим элементом данных областей; а также те игры, битвы и конфронтации, в ходе которых они трансформируются...» [7, с. 122]. В связи с этим определением, любой властный ресурс рассредоточен в среде, в каждой точке пространства общественных связей, равно как и ресурсы сопротивления власти, между которыми и происходит напряжение, формирующее силовые поля. В этом отношении, справедливо возникает вопрос о значимости адаптации индивида к окружающей среде и степени его интеграции в пространство, в котором происходит сам процесс перераспределения власти, посредством изменения сочетания различных сил, формирующих его. Как показывает практика, чем качественнее происходит усвоение личностью ценностей, норм той политической культуры, в которую она включена, тем эф-

фективнее она исполняет политические роли и функции в обществе – процесс чего и получил название политической социализации [1, с. 133].

Концепция политической социализации развивается непрерывно, а её структура лишь усложняется появлением новых важных факторов, особенно, на социально–психологическом и индивидуальном уровнях. К примеру, на современном этапе, помимо классических критериев социализации, таких как тип государственного устройства, режим, экономическая ситуация, влияния их на ощущение человеком своей роли в обществе, с большим вниманием относятся к новым критериям вхождения человека в политическое поле – его ценностным ориентациям, потребностям, личностным установкам. Так или иначе, каждый из критериев обуславливает степень доступа индивида к тем властным ресурсам, которые формируют собой силовое поле общественных отношений. Тем не менее, одновременное совпадение их с предпочтениями, разделяемыми группой, на которую индивид ориентируется, может оказаться недостаточным для того, чтобы успешно влиться в неё и, посредством неё, извлечь пользу из процесса трансформации властных отношений. В данном ключе, на первый план следует вынести вопрос смысловой нагрузки практик, которые предпринимает индивид, желая адаптироваться к среде, поскольку одни и те же, на первый взгляд, действия могут оказаться как эффективными, так и бесполезными. Результат во многом зависит от их своевременности, то есть, индивид может достичь успеха действиями, если осуществляет их в тот момент времени и в той точке общественного пространства, в которых среда готова к восприятию наполняемого смысла. Кроме того, нельзя не учитывать такой фактор, как способность к максимально быстрому действию, что следует рассматривать в сопряжённом соревновательном контексте – ведь, чья-либо быстрота – это, одновременно, и чья-либо медлительность, по тому же принципу Фуко, где силовое поле есть и власть, но в то же время, и сопротивление этой власти [7, с. 126]. Что в процессе борьбы, в частности, за позицию в референтной группе, в динамичном мире «те-

кучей современности», может стать ключевым преимуществом в достижении положительного результата для осведомлённого индивида.

Таким образом, в научное осмысление вопросов адаптивности человека к внешней среде было введено важное понятие «мобильности», отражающее его способности к своевременному быстрому перемещению из одной точки социального пространства в другую. Разумеется, сам этот термин имеет куда более широкое толкование, чем представленное в данной статье. Но здесь мы будем исходить из понимания мобильности, как некой социальной грани жизни индивида, насыщенной смыслом и властью, являющейся продуктом социального времени и социального пространства. То есть, последуем тому взгляду на неё, который предлагает нам профессор кафедры «Истории и международных отношений» Северо-восточного университета Тим Крессуэл в своей книге «На пути» [3, с. 3].

Он предлагает рассматривать мобильность в контексте трёх измерений: «собственно, движения», «его представления» и «практики» [5, с. 160]. Что касается первого из них, то в нём мобильность предстаёт процессом преодоления пространства, фактом перемещения из одной его точки в другую. Во втором, она постигается нами в контексте разделяемого нами восприятия её значения, в третьем измерении, она воплощается в конкретные практики движения. В конечном итоге, достаточно сложно отделить одно измерение от другого, но в процессе де-конструкции любого социального движения важно каждое из них [5, с. 161]. Первично, мы всегда склонны воспринимать мобильность в рамках физического перемещения тел в пространстве. Но, несмотря на кажущуюся поверхностность этого взгляда, что прослеживается в случае экстраполяции его с предметов на идеи, которые движутся по образу и подобию тел, такой подход также важен, поскольку позволяет превратить пока ещё абстрактное представление о феномене мобильности в некий исходный материал для дальнейшего его преобразования. К примеру, передвижение тел можно зафиксировать, из-

мерить, на основании чего провести анализ и вывести из него новую парадигму, подобно тому, как поступили Йонас Эллиассон и Матс-Горан Маттсон в статье «Пришло время использовать функционально-ориентированный общественный транспорт?» [6]. Они подвергли исследованию периоды наибольшей частоты перемещения индивидов по городу в течение рабочего дня и предложили связать с этим фактом активность общественного транспорта, что могло послужить, с одной стороны, его эффективной работе и экологической безопасности города. С другой – сделать более доступным процесс социальной адаптации к вызовам внешней среды для максимального количества индивидов, каждый из которых получал больший шанс достичь пункта назначения столь же быстро, как и его конкуренты.

В этом контексте, прослеживается второе измерение мобильности – то, чем она представляется нам, как мы способны её интерпретировать. Крессуэл полагает, что число гипотетических интерпретаций значения мобильности во многом превышает количество способов его измерения. Он приводит лишь некоторые из них, такие как «приключение», «скука», «развитие», «свобода», «модерность» или «угроза» [5, с. 161]. Пример с адаптацией расписания транспорта к потребностям личности может вызвать полярные реакции в обществе. Часть может отнести к такому нововведению как к позитивной модернизации, проявлению развития службы общественных коммуникаций, позволяющей выгодно экономить время. Другие же увидят в нём пугающую, тоталитарную составляющую, насильственную попытку подчинения человека навязанному ему свыше распорядку. Подобный принцип прослеживается в политическом поле, также как и в социальном: актуальный в глобальном масштабе вопрос миграции может быть рассмотрен с точки зрения полярных ракурсов. Этот феномен может стать как символом «свободы» индивида, который мигрируя, пересекает прежде сдерживающие его географические пределы, границы, так и символом «несвободы», в контексте понимания миграционных потоков

как источников дешёвой рабочей силы выходцев из стран «третьего мира».

Все эти значения конструируют собой третье измерение мобильности – практику, которая находит воплощение совокупно с нашей каждодневной деятельностью – пешими прогулками, вождением автомобиля, перелётами. В этом контексте важно учитывать сочетание непосредственного движения с нашим отношением к нему и теми смыслами, которые мы в него вкладываем. Именно такой взгляд на «мобильность» позволяет считать её полноценным критерием нашей способности адаптации к внешней ситуации. Политический аспект этого третьего измерения мобильности заключается в том, что именно практики субъектов политики формируют её процесс. Важно учитывать тот факт, что степень участия субъекта в политической жизни в целом зависит не столько от того, какие действия им предпринимаются и каковы результаты этих действий, сколько от другого аспекта. Являются ли они сопоставимыми с теми их результатами, что предполагались им и остальными участниками политического процесса, то есть, соответствует ли смысл, вкладываемый им в действие, с его интерпретацией?

Исходя из этого знания, в обществе формируется концепция принятых властных отношений, которая разворачивает понятную каждому иерархию и границы допустимого и дозволенного. Таким образом, авторитарный режим ограничивает мобильность своих субъектов, устанавливая строгие границы как в географическом, пространственном понимании, так и в социальном, препятствует свободному перемещению из одного города в другой, равно как из одной страты в другую. Политический режим демократического толка, напротив, открывает границы и вводит «шенгенскую визу», облегчающую перемещение. В той же степени, возможно утверждение, в котором причина заменяет собой следствие – авторитарный режим по своей природе статичен, и поэтому не приемлет «мобильного» образа жизни его субъектов, который, в противном случае, усложнил бы процесс надзора за ними. Тогда

как понятие «демократии» в современном его понимании само несёт в себе склонность к движению, что в полной мере воплощается в «демократическом транзите» и его ценностях, что также является эффективным способом подчинения.

В конечном итоге, можно сделать вывод, что в мире, развитие которого протекает по экспоненте, «мобильность» его субъектов является одним из ключевых критериев их преуспевания, отставания в контексте распределения власти и баланса сил между ними. Более того, мобильность всегда сопряжена с успешной адаптивностью индивида к среде, поскольку она позволяет чутко реагировать на изменения и менять приоритеты и ориентации в пространстве и времени в соответствии с принятым видением их в том политическом поле, войти в которое он стремится.

1. Оврах Г.П. Политология: учебное пособие. Владивосток: ТИДОТ ДВГУ, 2000. 149 с.
2. Сокулер З.А. Знание и власть: наука в обществе модерна. СПб.: РХГИ, 2001. С. 58–82.
3. Cresswell Tim. On the Move: Mobility in the Modern Western World. Routledge: Taylor & Francis Group, 327 p.

4. Cresswell Tim. The production of Mobilities. New formations, Vol. 43, 2001. Pp. 3–25.
5. Cresswell Tim. Towards a Politics of Mobility. African Cities Reader II: Mobilities and Fixtures. ed. / Edgar Pietrese; Ntone Edjabe. Vol. 2 Vlaeberg, South Africa: African Centre for Cities & Chimurenga Magazine, 2011. Pp. 159–171.
6. Eliasson, J. and Mattson, L-G. It is time to use activity-based urban transport models? A discussion of planning needs and modelling possibilities, Annals of Regional Science, Vol. 39, 2005. Pp. 767–789.
7. Foucault, Michel. The History of Sexuality, Volume 1: An Introduction. London: Allen Lane, 1976. 168 p.

1. Ovrax G.P. Politologiya: uchebnoe posobie. Vladivostok: TIDOT DVGU, 2000. 149 s.
2. Sokuler Z.A. Znanie i vlast': nauka v obshhestve moderna. SPb.: RXGI, 2001. S. 58–82.
3. Cresswell Tim. On the Move: Mobility in the Modern Western World. Routledge: Taylor & Francis Group, 327 p.
4. Cresswell Tim. The production of Mobilities. New formations, Vol. 43, 2001. Pp. 3–25.
5. Cresswell Tim. Towards a Politics of Mobility. African Cities Reader II: Mobilities and Fixtures. ed. / Edgar Pietrese; Ntone Edjabe. Vol. 2 Vlaeberg, South Africa: African Centre for Cities & Chimurenga Magazine, 2011. Pp. 159–171.
6. Eliasson, J. and Mattson, L-G. It is time to use activity-based urban transport models? A discussion of planning needs and modelling possibilities, Annals of Regional Science, Vol. 39, 2005. Pp. 767–789.
7. Foucault, Michel. The History of Sexuality, Volume 1: An Introduction. London: Allen Lane, 1976, 168 p.

UDC 316

MOBILITY AS A FACTOR OF POLITICAL SOCIALIZATION OF INDIVIDUAL

Moyseenko Yan Yurievich,

Ural Federal University named after the First president of Russia B.N. Eltsin,
Institute of social-political sciences,
magistrant,
Ekaterinburg, Russia.
E-mail: yan.moisseenko@mail.ru

Annotation

The article is concerned to the impact of non-institutional criteria on the process of political socialization of individual through the lenses of mobility in its three aspects. Mobility is understood as a product of social time and space and forces the process of socialization so far as offer advantages in the distribution of power.

Key words:

political socialization, mobility, non-institutional activities, micro political practices, adaptability.