



Влияние транспорта на предметную среду цивилизации



Дмитрий МАЧЕРЕТ

Dmitry A. MACHERET

Как и взаимозависимости экономического и транспортного развития, влияние транспорта на предметную среду цивилизации не может рассматриваться вне контекста теории бытия и культуры человека. Доминирующие ценностные свойства, сущностные характеристики эпох и процессов формируют логику и смысл растущих транспортных потребностей.

Ключевые слова: транспорт, предметная среда, развитие, мера, культура, цивилизация.

Мачерет Дмитрий Александрович — доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой «Экономика строительного бизнеса и управление собственностью» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

Взаимному влиянию транспорта и экономического развития посвящен целый ряд научных исследований, в частности работы [1, 2, 3], опубликованные в последние годы. Однако человеческое бытие не исчерпывается экономической деятельностью. Чтобы в полной мере оценить роль транспорта, нужно рассмотреть его влияние и на другие стороны жизни людей.

Жизнь и деятельность людей как культурных существ выражается в предметной среде человеческой культуры, которая, в свою очередь, влияет на человеческое бытие — ведь каждый из нас с рождения оказывается в определенной среде обитания, оказывающей на формирование и развитие личности свое самое непосредственное воздействие.

Как отмечает И. Г. Яковенко, «к сущностным характеристикам предметной среды человеческого бытия относятся:

- мера упорядоченности;
- мера комфортности;
- мера антропности (соизмеримости с человеком, ориентированности на него);
- мера завершенности;
- мера эстетической оформленности» [4, с. 131].

Как же влияет развитие транспорта на эти характеристики предметной среды?

Мера упорядоченности предметной среды «задается доминирующими ценностными установками, отношением к миру, представлениями о ценности и смысле человеческого существования» [4, с. 132]. Мера эта, как правило, возрастает в процессе цивилизационного развития. Для культур экстенсивных — охотничьих, кочевых племен, а также и земледельческих, занимающихся подсечно-огневым земледелием, — характерен низкий уровень упорядоченности среды обитания. Они активно хаотизируют ее, перемещаясь на новую территорию, когда пребывание в прежнем районе становится невозможным. В интенсивных, высокоразвитых культурах, ориентированных на оседлую жизнь в ограниченном пространстве и ведение производительного хозяйства, мера упорядоченности предметной среды гораздо выше.

Взаимосвязь упорядоченности среды оседлого обитания с уровнем цивилизационного развития очень хорошо видна на примере европейской цивилизации. Она стала возможной потому, что на протяжении десяти веков люди жили в ней оседло, не было переселений народов и степных завоеваний, а была длинная-предлинная традиция передачи состояний, поместий, наделов, укоренения прав земельной собственности.

То есть для кочевых и полукочевых культур характерна хаотизация предметной среды обитания, а для длительно оседлых — высокая мера ее упорядоченности.

Но и транспорт в этих культурах играл совершенно разную роль [5]. У кочевников он был прежде всего элементом производства, более того — элементом быта, неотделимым от всех других видов деятельности, от самого существования. Ведь пространственное перемещение всегда являлось именно способом существования.

Для оседлых культур транспорт превращается прежде всего в инструмент обмена, особый вид деятельности, позднее — в специализированную отрасль

экономики. В качестве инструмента товарообмена транспорт создавал условия к интенсивному развитию оседлых культур, способствовал эффективной специализации производства, помогая обрести ему дополнительные конкурентные преимущества. Чтобы люди из поколения в поколение могли жить оседло на определенной территории и при этом культурно и экономически интенсивно развиваться, должен был интенсивно развиваться и товарообмен между различными территориями, инструментом которого становился транспорт.

Гигантский всплеск материальной и духовной культуры Европы со второй половины второго тысячелетия нашей эры происходил одновременно с гигантским всплеском в развитии транспорта, и более того — был бы невозможен без него [6].

Очевидный логический посыл: формирование упорядоченной среды оседлого обитания людей, дальнейший рост в этих условиях уровня культурного развития и, соответственно, меры упорядоченности предметной среды требуют поступательного развития транспорта как средства обмена и специализированной отрасли человеческой деятельности.

Чтобы обеспечить благополучную оседлую жизнь в упорядоченной среде обитания, нужно было не просто прекратить постоянные или периодические перемещения в пространстве, а отделить деятельность по перемещению — транспорт — от иных видов деятельности и, специализировав его таким образом, интенсивно развивать. Впоследствии это привело к резкому росту транспортной подвижности населения, которая имеет высокую степень корреляции с уровнем экономического и культурного развития.

Но это уже не хаотическая подвижность кочевников, а именно **транспортная** подвижность оседлых людей, перемещающихся между различными пространственными элементами упорядоченной среды обитания, между различными пространственными точками оседлой жизни.

Помимо того, что транспорт обуславливает возможность оседлого обитания





в упорядоченной предметной среде, современная транспортная инфраструктура непосредственно упорядочивает эту среду. Построенные по определенному плану железные и автомобильные дороги, транспортные терминалы во многом определяют размещение хозяйственной и жилой застройки, становятся стержневыми элементами, вокруг которых упорядочивается предметная среда обитания людей.

В сельской местности центром своего «мира» зачастую является ближайшая железнодорожная станция (а так люди именуют и просто остановочные платформы пригородных поездов). Именно «на станции» находятся магазины, иногда маленький рынок, именно станции отводится роль «окна» во внешний мир. В одном художественном фильме это ярко показано на примере провинциального румынского городка, где главным событием повседневной жизни была остановка на местной станции всего на несколько минут поезда из столицы.

Не менее, а может быть, и более чем пространственное упорядочение, важно **упорядочение человеческого существования во времени**. И в этом плане появление и развитие **регулярного** транспорта сыграло ключевую роль.

Жак Ле Гофф отмечает полное безразличие средневековых западноевропейцев ко времени, которое измерялось в часах неодинаковой протяженности, примерно равных трем современным. Лишь в XIII–XIV веках, с развитием городской культуры и предпринимательства, ситуация медленно начала меняться [7, с. 213–223]. Но даже в наиболее развитых западных странах упорядочивание человеческой деятельности во времени «с точностью до минуты» произошло только в XIX веке благодаря регулярному движению поездов по расписанию.

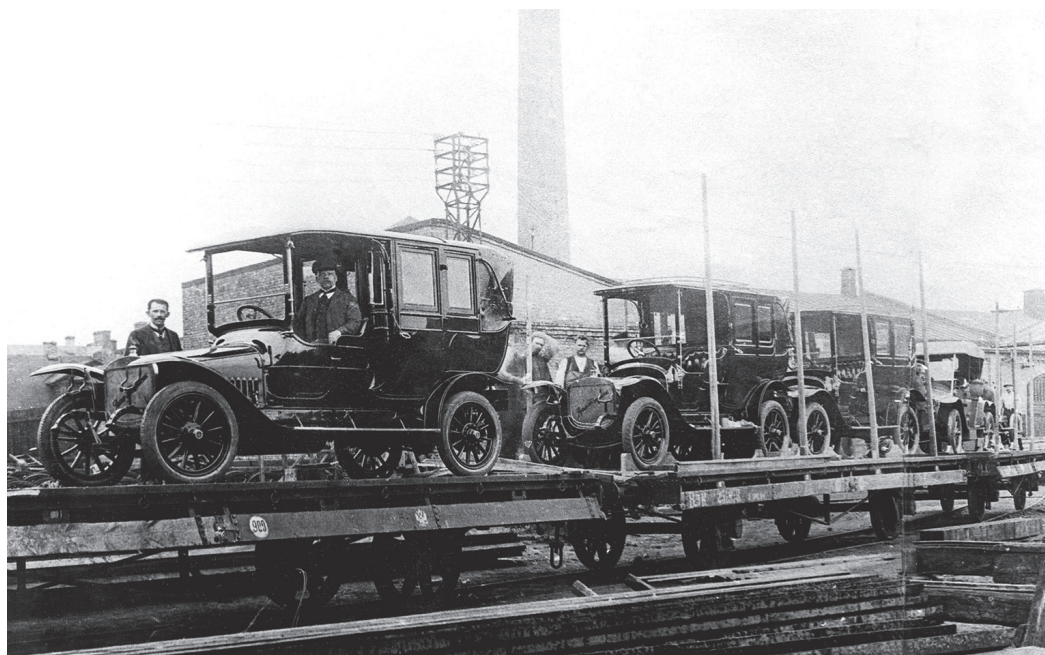
Гаррингтон Эмерсон так описывает влияние развития железнодорожного транспорта на упорядочение во времени жизни американцев во второй половине XIX века: «В бассейнах больших американских рек Огайо, Миссисипи, Миссури можно было наблюдать колоссальную разницу между теми городами, которые стояли на реках, и теми, кото-

рые стояли на железных дорогах. В речных городах паромные пассажиры без всякого неудовольствия ждали отъезда по нескольку дней... Когда, наконец, издали доносился глухой рев паромного свистка, то, был ли на дворе день или ночь, сонный город просыпался и всех охватывала лихорадочная деятельность, которая продолжалась, пока паром не отчаливал от пристани и не уходил дальше... Часов здесь не было, все дела велись не спеша, по-семейному. По счетам платили не в срок, а когда продается урожай... Но в железнодорожных городах жизнь была совсем другой. Там в домах у людей висели стенные часы, а в жилетах тикали карманные; на вокзал люди являлись по расписанию. Аккуратный приход и уход поездов действовал регулирующим и воспитывающим образом даже на тех жителей, которые никуда не ездили; им тоже пришлось привыкать к соблюдению сроков...» [8, с. 140].

В Японии «безвременье», характерное для европейского Средневековья, просуществовало до конца XIX века и было преодолено также только благодаря необходимости организовывать регулярное железнодорожное сообщение [3].

Мера комфортности предметной среды тесно связана с мерой упорядоченности, высоким уровнем экономического и культурного развития. Ведь «сама идея комфорта возникает в зрелых городских культурах» [4, с. 132]. Регулярный, доступный транспорт был обязательным элементом этих культур. Известно, что ограничение транспортной доступности создает у современного человека в том числе и психологический дискомфорт. Например, у людей, проживающих в отдаленных районах Севера и Дальнего Востока, зачастую возникает чувство «оторванности» от Большой земли. Многие рассматривают свою жизнь в таких районах как временную и стремятся в перспективе перебраться поближе к цивилизации.

Но для комфортного существования мало возможности легкого транспортного сообщения. Постоянно растущие требования комфортности предъявляются к самому транспорту. Еще недавно в нашей стране отсутствие кондиционе-



ров в транспортных средствах было нормой и не вызывало чувства дискомфорта.

Двенадцать лет назад автор был удивлен тем, что на северо-американских железных дорогах локомотив с неработающим кондиционером считается неисправным и не может двигаться в голове поезда, то есть с локомотивной бригадой. А сегодня кондиционирование осознается как необходимое условие комфортной поездки. Это только один, но показательный пример.

Число всевозможных повышающих комфорт опций в конструкциях автомобилей растет буквально на глазах. То, что вчера было эксклюзивом, ныне становится элементом базовых модификаций. Все это, естественно, отражается на уровне цен, но люди готовы платить за комфорт.

Таким образом, развитие транспорта является как условием, так и индикатором повышения меры комфортности в современном обществе.

Мера антропности предметной среды раскрывается в двух аспектах — во-первых, через приспособленность ее к человеку, заботу об удобстве эксплуатации и использования, а во-вторых, через соразмерность предметной среды человеку и ориентированности на него [4, с. 132].

Первый аспект имеет общие черты с мерой комфортности, но если та характеризует в большей степени потребительские свойства предметной среды, удобство потребления, то мера антропности охватывает и производственные, эксплуатационные свойства — удобство производства.

Здесь тоже можно выделить две стороны — влияние транспорта на меру антропности остальной предметной среды и меру антропности самого транспорта.

Развитие транспортных средств, используемых непосредственно в производственном процессе, безусловно, повышает меру антропности предметной среды человеческой деятельности. Достаточно сравнить вывоз урожая с поля на лошадях по разбитой, расхлябанной дороге, где нередко возница вынужден вытаскивать застрявшую телегу, и на автомобиле по асфальту. Или работу на складе, обслуживаемом вручную, с функциями человека на современном складе, оснащенном погрузчиками и автоматизированными линиями.

Очевидно, что **современный транспорт освобождает людей от функций тяговых и грузоподъемных средств и делает производственную среду соразмерной человеку как венцу творения.**

В свою очередь, сами транспортные средства становятся все более удобными





в эксплуатации и обслуживании (сравним сегодняшний локомотив с паровозом или теплоход с пароходом), повышается их надежность, снижается ремонтность.

Рассмотрим влияние транспорта на второй аспект антропности — обеспечение соразмерности предметной среды человеку, ориентированности на него.

Прежде всего следует отметить, что в ходе развития цивилизации среда обитания людей все более из природной становится предметно-природной. В развитых странах чисто природную среду можно найти разве что в заповедниках, в основном же она преобразована человеком (даже леса и природные водоемы).

Люди, преобразуя, опредмечивая природную среду, тем самым приспосабливают ее к себе, повышают меру ее антропности. (Хотя при этом возникают и негативные моменты, заставляющие горевать о первозданной нетронутой природе, большинство людей вряд ли согласились бы сменить упорядоченную среду современного комфорта на девственный лес или дикую степь).

В процессе опредмечивания природной среды обитания благодаря развитию транспорта повышается мера антропности ее пространственных характеристик: все большие пространства становятся соразмерными человеку. «Огромный прогресс в области коммуникаций и транспорта сокращает расстояния, делает планету более связной, как бы уменьшая ее в размерах», — отмечает А. И. Музыкантский [4, с. 265]. Еще более радикальный вывод делает Реймон Арон: «... средства коммуникации и транспорт ликвидировали расстояния» [9, с. 156].

В результате опредмеченная среда обитания, соразмерная индивиду, когда-то ограниченная ближайшими окрестностями населенного пункта, а затем расширившаяся до пределов страны, сегодня охватывает всю планету.

Вот что говорит об этом Карл Ясперс: «Благодаря транспортным средствам техника делает человека едва ли не всездущим, он может передвигаться по всем направлениям — если ему не пре-

пятствуют в этом государство, война или политика — и на месте вникнуть в то, что может быть познано, увидено, услышано... Складывается новое мироощущение. Наше пространственное ощущение расширилось с появлением современных средств сообщений до пределов нашей планеты», которая воспринимается «замкнутой целостностью» [10, с. 133].

Транспорт стал важнейшим инструментом глобализации, способствуя превращению человека из жителя деревни или города в гражданина страны, а затем — и всего мира, делая мироощущение индивида планетарным, а планету — соразмерной индивиду. Использование же космических аппаратов позволяет человеку шагнуть и за границы Земли.

Мера завершенности предметной среды выражает, с одной стороны, уровень ее целостности и продуманности, а с другой — реальную завершенность, «доделанность» ее элементов, преодоление энтропии.

С этой точки зрения можно выделить следующие аспекты транспортной среды:

— архитектурную продуманность, цельность транспортных сооружений (вокзалов, станций, аэропортов, портов, мостов и др.), их «вписанность» в окружающий ландшафт, гармоничное сочетание с иными архитектурными сооружениями;

— гармоничное сочетание элементов предметной среды транспорта (объектов инфраструктуры, подвижного состава) между собой, что обеспечивает безопасность, удобство и эффективность их использования;

— отсутствие недоделок, недоработок во вводимых в эксплуатацию транспортных устройствах (будь то инфраструктура или подвижной состав) и надлежащее содержание эксплуатирующихся устройств, их своевременный ремонт и обновление.

С мерой завершенности тесно связана **мера эстетической оформленности.**

Эстетическая роль транспорта очень велика.

Паровозы и парусники, эстетически осмысленные в XIX и начале XX века, что нашло отражение в целом ряде художественных произведений, и поныне

занимают важное место в понимании человеком прекрасного.

Аэропланы стали одним из эстетических символов скоростного XX века, а стремительные контуры высокоскоростных поездов формируют эстетику постиндустриального общества.

К железнодорожным вокзалам не случайно применяется эпитет «лицо города» — столь значительна их эстетическая роль в городской архитектуре, городской среде человеческой жизни. Замечательным примером транспортной эстетики в архитектурном плане является Московский метрополитен, одно из современных «чудес света».

И, наконец, самое распространенное транспортное средство — легковые автомобили — своим дизайном во многом определяют эстетику современной предметной среды обитания людей.

Все характеристики предметной среды человеческого бытия, формируемой в процессе цивилизационного развития, взаимосвязаны друг с другом.

В ходе оседлой упорядоченной жизни возникает понятие комфорта, с развитием гражданского общества предметная среда переориентируется с демонстрации сакральности и могущества государственной власти на индивида — возрастает мера антропности. Именно в контексте ориентированности среды на человека нужно рассматривать и меру ее завершенности, и меру эстетической оформленности, определяющие психологический комфорт, чувство защищенности и покоя, естественности пребывания в среде и пользования ею [4, с. 133].

Если предметная среда не ориентирована на человека, дискомфортна, у него возникает чувство отторжения этой среды, вплоть до готовности к ее разрушению.

Общий вектор изменения предметной среды обитания людей направлен на рост ее упорядоченности и ориентации на человека, индивида. Развитие транспорта сыграло в этом выдающуюся роль, с одной стороны, упорядочивая и преобразуя окружающее пространство под человеческие потребности, а с другой — способствуя превращению самого человека в существо планетарного и даже космического масштаба, что, безусловно, соответствует должной роли человека в системе мироздания.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мачерет Д. А. Транспортный срез экономики//Мир транспорта. — 2009. — № 4.
2. Мачерет Д. А. Экономический кризис и транспорт//Мир транспорта. — 2010. — № 2.
3. Мачерет Д. А. Создание железных дорог и экономический рост//Мир транспорта. — 2011. — № 1.
4. Яковенко И. Г., Музыкантский А. И. Манихейство и гностицизм: культурные коды русской цивилизации. — М.: Русский путь, 2011.
5. Мачерет Д. А. Из кармана Пьера в карман Жака//Мир транспорта. — 2003. — № 2.
6. Могилевкин И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее. — М.: Наука, 2005.
7. Ле Гофф Жак. Цивилизация средневекового Запада: Пер. с фр. — Екатеринбург: У-Фактория, 2005.
8. Файоль А., Эмерсон Г., Тэйлор Ф., Форд Г. Управление — это наука и искусство. — М.: Республика, 1992.
9. Арон Реймон. Измерения исторического сознания: Пер. с фр. — М.: Либроком, 2010.
10. Ясперс Карл. Истоки истории и ее цель//Смысл и назначение истории: Пер. с нем. — М.: Политиздат, 1991. ●

THE INFLUENCE OF TRANSPORTATION ON OBJECT ENVIRONMENT OF CIVILIZATION

Macheret, Dmitry A. — D.Sc. (Econ), professor, head of the department of construction business economics and property administration of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

The author argues that interdependencies between economic and transportation developments as well as the impacts of transport on object environment of the civilization can't be examined out of the context of the theory of objective reality and human culture. If so, the logic and the very sense of growing transportation demand are both predetermined by prevailing value behavior and by essential features of the epochs and processes.

Key words: transport, transportation, objects environment, development, measure, culture, civilization.

Координаты автора (contact information): Мачерет Д. А. — macheret@vniizht.ru

