

## СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ ДИСКУРС РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

© 2007 г.

*В.И. Казакова*

Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева

[vestnik\\_nngu@mail.ru](mailto:vestnik_nngu@mail.ru)

*Поступила в редакцию 14.03.2007*

Представлен анализ современных культурно-антропологических аспектов развития транспортных технологических систем. Проблемная область обозначена как взаимодействие техницистской и социально-гуманитарной составляющих. Основное внимание уделяется технико-технологической демаркационной линии и ее методологическим аспектам. География культуры рассматривается как одна из наиболее перспективных областей современного знания. Представлена функциональная роль транспорта в зависимости от историко-географического и социального контекста.

Машины бывают социальными  
прежде, чем стать техническими.

*Ж. Делез*

Одним из наиболее ярких и самобытных аспектов современных философских исканий является исследование новых граней осмысления обыденного и вненаучного. Постнеклассическое мышление дает возможность переосмысления и выхода на первый план многих периферийных с точки зрения традиционной науки областей знаний: философия хозяйства, философия труда, философия управления, философия спорта и т.д. Это фокусирование на нетрадиционных для философского поиска сферах отражает прежде всего кризис мышления современной цивилизации, исчерпавшего ресурсы традиционных подходов. От философского осмысления проблем всегда ждут некоего качественного скачка, иного понимания реальности. В этом плане весьма интересен ряд новых подходов к рассмотрению техники и технoзнания, появившихся в работах последних лет. Философия техники, признаваемая большинством исследователей самостоятельной развитой областью знаний и обладающая в наши дни достаточно солидным кругом рассматриваемых проблем, открывает новые ракурсы изучения технических объектов. Наиболее перспективной областью развития представляется т.н. социокультурный дискурс философии техники, фокусирующий внимание на корреляции техники и технологий с общественно-историческим, цивилизационным, антропологическим измерениями.

Проблемная область с очевидностью распадается здесь на две составляющие: техницистскую и социально-гуманитарную. Иными словами, что может дать

социокультурный анализ для решения конкретных практических задач технoзнания и каким образом технoзнание, отражая общественно-исторические реалии, может инициировать новые аспекты культурного осмысления? Соответственно этому разделяется и сфера рассматриваемого дискурса: с одной стороны, речь идет о стремлении технариума обрести новую интеллектуальную сферу идей, знаний, проектов; с другой стороны – реалии современной цивилизации все чаще смещают ось философского мышления к анализу техники.

Транспортные технологические системы (ТТС) являются, на наш взгляд, одним из наиболее интересных объектов подобного анализа. Актуальность выбора обусловлена прежде всего очевидно растущим интересом к данной технической и производственной сфере. ТТС являются на данный момент одной из наиболее динамичных ее областей, темпы развития которой намного опережают аналогичные показатели других отраслей производства. В связи с этим неудивительно, что наряду с традиционным кругом методологических ориентиров технoзнания здесь начала обозначаться и сфера философских размышлений [1, 3, 6–8, 10, 28, 36, 39, 42, 50]. Разработка новых обобщенно-методологических подходов рассматривается в первую очередь как новая точка опоры в рассуждениях, отталкиваясь от которой возможно найти выход из многих тупиковых ситуаций современного технoзнания. В то же время и в сфере социально-философских исследований различного плана к настоящему

моменту четко обозначился пласт знаний, отражающих анализ культурно-антропологических аспектов развития транспортных систем [4, 5, 26, 29, 35, 44–46, 48, 49].

Таким образом, социокультурный дискурс транспортных технологий является прежде всего междисциплинарной областью исследований, где основные тенденции развития детерминируются языковыми и коммуникативными аспектами. Речь идет о взаимодействии двух тенденций мысли, имеющих принципиально различные парадигмальные и методологические ориентиры, о суперпозиции подчас диаметрально противоположных аксиологических координат. Необходимо подчеркнуть, что в данной сфере приоритет и в историческом, и во многих других аспектах остается за инженерной мыслью. Именно технариумы впервые ставят вместе слова «философия» и «транспорт» [3, 10, 42], подобно тому как столетием раньше инженеры первыми обозначают в качестве самостоятельной сферы исследований «философию техники».

Техническая деятельность опосредована, как известно, постановкой конкретных практических целей, путь к решению которых далеко не всегда пролегает через теоретические усовершенствования. Как следствие этого, работы в данной области отличаются некоторой бессистемностью и несогласованностью в постановке задач [7, 8, 36, 39, 50]. Для большинства исследований характерна изначальная детерминистическая неопределенность, своеобразный отказ от четкого определения причинно-следственных взаимосвязей [7, 39]. Общую тенденцию здесь можно обозначить как анализ ТТС в качестве природного феномена, подчиняющегося определенным законам и непосредственно связанного с движением и переносом (вещества, энергии, информации) [3]. Цели, тенденции развития и задачи, возникающие в рамках исследования ТТС, могут быть, по аналогии с другими областями технoзнания, связаны с постановкой проблем классической, неклассической и постнеклассической науки и соответствующими стилями мышления. Подобный подход легко актуализируется как с точки зрения общего исторического развития рефлексии над транспортом, так и в плане постановки конкретных технических задач. Так, например, первым важным шагом в анализе параметров диагностической системы ТТС является построение математической модели,

дающей адекватную информацию о функционировании системы. Эффективность детерминистических методов, использующих лишь численные подходы и соответствующих классическому стилю мышления, оказывается ограниченной в силу нелинейного поведения реальных систем. Дальнейший поиск решения данных задач может быть связан как с появлением альтернативных математических описаний, так и с моделированием при помощи эвристических знаний и стратегий логического вывода на базе аппаратных и программно-алгоритмических нейронных сетей, что соответствует неклассическому и постнеклассическому подходам.

Как и всякая объективная реальность, транспортная система проявляет относительную независимость как от внешней природы, так и от человеческих потребностей. Неоднократно отмечалась чрезвычайная сложность отражения реальной работы транспорта в статистических данных [1, 12, 50]. В частности, весьма далека от совершенства система показателей, систематизирующих текущие изменения и дающих основу для понимания и прогнозирования транспортных процессов. В то же время управленческая система, контролирующая данные процессы, в целом характеризуется высокой степенью эффективности, корректности и адекватности логике освоения пространственно-временного континуума. Это позволяет провести четкую аналогию между транспортной системой и природным феноменом, развивающимся по своим объективным закономерностям, и, следовательно, применять к решению сопряженных с этим проблем традиционный научный подход. В данном контексте, к примеру, формируется концепция эволюционной морфологии транспортных сетей [43], изучаются соответствующие топологические закономерности, анализируется методология диагностирования и автоматизированного контроля подвижности транспорта, разрабатываются различные варианты современных классификаций транспортно-технологических систем [3].

Ряд направлений исследований неизбежно диктуется современной интеллектуальной модой и не идет дальше поверхностных обобщений: к таковым, на наш взгляд, следует отнести различные варианты приложения синергетики к анализу ТТС – по крайней мере, на современной стадии их развития [36, 40, 50]. Вместе с тем искания подобного рода всегда заключают в себе очарование

первооткрывателей, подходящих к предмету исследования с принципиально новой нестандартной точки зрения. Применительно к искусственной реальности заново исследуются и переопределяются элементы понятийно-категориального аппарата научной методологии в их непосредственном соотношении с динамикой развития современного технoзнания [3, 7, 8, 50].

Подобная тенденция мысли, обозначаемая в современной литературе и как сциентистская, и как технократическая, включает в себе мощное позитивное начало, обладающее преимуществами и по сравнению с традиционными практическими исследованиями, и в какой-то мере – даже по сравнению с собственно философским дискурсом. В отношении последнего можно сказать, что здесь традиционные пути метафизической рефлексии часто ограничивают эвристическую значимость – «тот, кто знает, не может выйти за границы известного» [2]. Технариума, взявшегося за философский анализ объекта своей деятельности, всегда можно критиковать за отсутствие профессионализма в данной сфере [9], но в современных условиях коммуникативная открытость с лихвой возмещает подобные ограничения. «Философию транспорта», как и философию техники вообще, можно отнести к тем сферам знаний, которые ни при каких обстоятельствах не сводимы к одной дисциплине. Она предполагает спонтанно функционирующую информационную среду, расширяющую кругозор любого участника, поскольку речь идет о междисциплинарном поле деятельности. В сфере интеллектуальных исканий подобного рода интенсивность взаимодействия идей оказывается чрезвычайно благотворным фактором, открывающим инновационные пути развития.

Необходимо отметить, что само словосочетание «философия транспорта» еще не стало достаточно привычным, и на фоне строгого научного лексикона может порождать удивление отнюдь не философской природы. Тем не менее число работ в данной области растет, и то, что рассматривается сейчас как своего рода «изыск» постмодернистской концептуальной свободы, обладает, на наш взгляд, существенным потенциалом дальнейшего развития. В ряде случаев действительно можно отметить поверхностное и необоснованное применение данной терминологии, ассоциирующее философское с некоторым уровнем обобщения транспортно-

технологической проблематики. Тем не менее очевидна и иная тенденция осмысления, затрагивающая широкий круг серьезных философских вопросов.

Наряду с рассмотренной сциентистской линией исследований выделяют и т.н. социально-гуманитарную, акцентирующую внимание на соотношении техники и технoзнания с проблематикой человека и общества. Данная тенденция ярко представлена и в плане ТТС, причем анализ круга проводимых исследований выявляет ряд ее очевидных преимуществ по сравнению со сциентистским вариантом.

Современная инженерная деятельность вышла далеко за рамки конструирования артефакта: функционирование техники в социальном контексте не может реализовываться автоматически [15, 27, 37]. В центре внимания в настоящее время находится «сложный процесс культурной адаптации к достижениям научного и технологического прогресса» [31], поскольку одной из главных проблем инновационного развития является дисбаланс технического и социального. Особенную остроту данная проблематика приобретает в нашей стране, где данное несоответствие негативно сказывалось на развитии производства в течение всего прошедшего столетия и вплоть до настоящего времени замыкает на себе многие нерешенные вопросы [15, 23, 24, 32, 47].

Можно с уверенностью утверждать, что обобщенно-методологические подходы к решению транспортных проблем оказываются гораздо более плодотворными, будучи разработаны в социокультурном ключе. Если сциентистский дискурс характеризуется, как уже отмечалось ранее, явными теоретическими и методологическими издержками, то аналогичное соотношение с социальным и антропологическим измерениями оказывается несравненно более результативным. Наиболее ярким примером служит здесь теория социокультурных систем, включающая множество теоретических и методологических подходов к анализу разработки транспортных коридоров. В ее рамках были разработаны качественно новые представления о культурной гетерогенности пространства и специфике его освоения, эмпирические модели ритмики структурирования различных территориальных единиц. Любой транспортный коридор может быть успешным лишь в той мере, в какой он соответствует общим социокультурным параметрам территорий, им пересекаемым [11–

13, 33, 42]. Можно согласиться с тем, что ТТС «представляет собой прежде всего социальное, а уже потом – техническое» [24]. Культурно-антропологический подход вообще дает более широкое соотнесение с целым, нежели сциентистские искания, к тому же подобное соотнесение приобретает особую актуальность в наши дни, когда все чаще говорят о кризисе или «конце истории».

Применительно к социокультурному дискурсу стало уже традиционным проведение технико-технологической демаркации: «для техники создание коммуникации является случайным действием, а для технологий это – основное свойство» [31]. Признавая ее несомненную целесообразность, отметим лишь, что применительно к ТТС обе ипостаси, попадая в поле социокультурного анализа, оказываются чрезвычайно благодатным материалом исследований. ТТС как артефакт уже изначально включает в себе коммуникативную природу, что позволяет ей обретать социальный и культурный смысл вне непосредственной связи с технологическими процессами. В этом плане можно выделить типичное для постмодерна соотнесение средства передвижения с человеческими экзистенциалами [2, 5, 48]. Здесь на первый план выносятся его исследование как средства перемещения человека в пространственно-временном континууме. Его преодоление, определяемое не ограниченными физическими возможностями, а безграничной человеческой волей, всегда было одной из составляющих мифологического мышления. Это стремление и в эпоху античности, и ныне можно рассматривать как иррациональный жизненный порыв, нацеленный на преодоление биологической сущности человека. Тысячелетия назад колесо, посвященное богам, было частью культа, в наши дни повседневное средство передвижения по-прежнему хранит на себе отпечаток поклонения и обожествления [2, 4, 5, 29]. Автомобиль во многом воплощает грезы человека о несбывшемся, и с этой точки зрения является составной частью многих мифов современности, подобно коврам-самолетам в мифах древних времен. «Автомобильное крыло не является законом реальной скорости, им обозначается скорость безмерная... оно внушает мысль о волшебном, в нашем воображении машина приводится в действие самим присутствием этого крыла, имитируя тем самым более высокий организм» [5]. Его дизайн может воплощать русское искусство расточительства, американскую

одержимость потребительскими благами или немецкую сдержанность, отражая те или иные особенности менталитета, подобно тому как древний миф заключает в себе дальнейшие тенденции развития знания.

Среди нефункциональных аспектов ТТС можно также отметить идею власти как в антропологическом, так и в социальном ее измерениях [17, 20, 22, 26, 44], абстракцию частной жизни человека [5] и др. Средство передвижения фокусирует на себе чрезвычайно широкий диапазон цивилизационных и культурно-антропологических аспектов бытия. То же самое можно отнести и к самому широкому социальному контексту, причем необходимо отметить, что здесь на первый план выходит не столько ТТС как технический артефакт, сколько ТТС как явление, опосредованное взаимосвязью с пространственно-временным континуумом.

Современную эпоху вообще часто обозначают как «эпоху пространства» [48]. Являясь извечной бытийственной проблематикой, пространство, время, движение в наши дни обрели свои ментальные образы. Мир трактуется сквозь призму пространственно-структурных координат, где любой аспект мысли предстает как часть «метафизики ландшафта». Такая интерпретация духовного и социального оказывает влияние и на переосмысление физической реальности. Подобно тому как вся проблематика человеческого мышления сводима в целом к языковой, так и онтологическая рефлексия на всех ее уровнях детерминирована «пространствами изменения качеств разного рода целостностей» [38]. В современной литературе можно найти чрезвычайно широкий диапазон классификаций подобных образов, выявляющих определенные культурно-антропологические и исторические параллели. На обобщенно-методологическом уровне выделяют «пространство материальных объектов (естественных и искусственных), пространство социальных структур, пространство психических структур и пространство культурных образов» [10].

Подобная тенденция современной мысли вполне объяснима. «Мы живем в эпоху, когда мир ощущается не столько как великая жизнь, что развивается, проходя сквозь время, сколько как сеть, связывающая между собой точки и перекрещивая нити своего клубка» [48]. Эта фраза французского мыслителя М. Фуко, написанная в 1967 году, не утратила

актуальности до настоящего момента, напротив, данная тенденция усиливается. Сейчас можно говорить о не имеющем прежних аналогов процессе становления глобальных коммуникационных систем, где пространственно-структурное мироосмысление и соответствующий понятийный аппарат выходят на первый план [6].

Одним из наиболее перспективных путей развития науки в данном направлении представляется география культуры, ориентирующаяся на исследование пространственных реалий культуры во взаимосвязи с функционированием территориальных общественных систем [16, 22]. Само словосочетание есть суперпозиция реальной физической данности и духовных исканий человека. Наука, призванная исследовать пространственные закономерности развития культуры, устанавливает прежде всего координацию духа и материи. Картезианские *res cogitans* и *res extensa*, будучи рассмотрены и соотнесены таким образом, позволяют открывать новые пути выхода из обозначившегося в настоящее время кризиса.

Кроме того, становление в современной системе знаний такой области, как география культуры, отражает весьма интересный и глубокий, на наш взгляд, аспект соотношения естественного и искусственного. Перед человеком наших дней встает реальная перспектива возможного отделения от органической среды [29], и грядущий неизбежный выбор ставит перед необходимостью исследования взаимодействия живого и неживого, биосферного и ноосферного.

В поле зрения культурно-географического анализа все чаще попадают транспортные технологические системы: и как средство пространственной адаптации человека к миру, и как социокультурный феномен. Со времен парадоксов Зенона феномен движения, ускользая от рационального осмысления, отчасти сместился в сферу эстетического, он есть часть той подлинности бытия, что всегда противостоит разуму. Сам образ средства перемещения во все времена подвергался некоторой романтизации: «корабль стал не только наиболее значительным орудием экономического развития, но и самым значительным хранилищем воображения... в цивилизациях без кораблей иссякают грезы» [48]. Любое транспортное средство – от первобытной лодки до современного сверхсложного устройства – включает в себе

этот эстетический элемент. Стремление выйти за пределы своего природного ареала есть специфическая черта человека, в высшей степени иррациональная, и отпечаток этой иррациональности неизбежно ложится на любое средство преодоления пространства. Таким образом, транспортные реалии составляют один из интереснейших аспектов, при исследовании которого географический анализ с неизбежностью переходит в социокультурный [16, 30].

Любая из культур формирует свои собственные пространственные образы, высвечивающие то или иное мировосприятие. Традиционная типология разделения общества на аграрное, индустриальное и постиндустриальное позволяет выявить как соответствующие мировоззренческие координаты, так и характерные для них транспортные системы. Каждая культура задает свой образ перемещения, соотносимый как с физико-географическими, так и с духовными реалиями эпохи. Путешествие может быть нормой или исключением из правил, транспортные траектории могут быть плавными или изогнутыми или тяготеть к виртуальности – в любом случае *транспортная технологическая система* детерминируется *социокультурной составляющей*.

Отправной точкой размышлений является *гетерогенность* пространства: «мы живем в рамках множества отношений, определяющих местоположения, несводимые друг к другу и совершенно друг на друга не накладывающиеся» [48]. Географическое продвижение и пространство являются здесь определяющими, но, очевидно, далеко не исчерпывают весь смысловой потенциал. Аграрное общество структурирует первый пространственный образ, опосредованный определенными ценностно-целевыми ориентирами. Относительно доиндустриальной цивилизации в целом можно сказать, что по сравнению с другими она во многом более сложна для анализа. Это объясняется и исторически-временной отдаленностью, и тем, что в рамках ее существовал и первобытный, и античный, и средневековый мир. Все же поиск оснований для унификации не бесперспективен: восприятие пространства носит концентрический круговой характер. Сферической безграничностью компенсируется представление о конечности мира. Транспортные траектории повторяют плавность природных контуров, это стремление вписаться в окружающую действительность, а не

противопоставить себя ей [45, 46]. «Пространство имело центр и на бытийственном, и на ценностном уровне: чем дальше от центра, тем враждебней» [16]. Радиально-кольцевая структура транспортных сетей есть отражение центростремительности духовного порядка. В средневековье оно достигает наивысшей, абсолютизированной формы воплощения: формируется «пространство локализации – иерархизированное множество мест» [48]. Осознание собственного несовершенства одинаково присуще и первобытному человеку, и средневековому монаху, только первого оно заставляет кочевать, а второго – практически полностью отречься от пространства. Это отречение от географических расстояний способствует накоплению дистанций внутренних [2]: доиндустриальная культура есть стремление к идеалу в большей степени, нежели для последующих эпох.

Механистическое восприятие мира, свойственное индустриальности, сменяет «локализацию» на «протяженность». Пространство становится однородным, порождая унификацию, стандартизацию, массивацию действительности [45]. Гигантский часовой механизм мыслится как бесконечный, что порождает волну гигантских перемещений промышленной эпохи. Преодоление пространственно-временного континуума, воплощая эпические мечты, становится объектом новых, уже не религиозных мифов. В частности, в Европе конца XIX – начала XX в. была популярна теория относительно невозможности войны. Формирование железных дорог оказывает якобы столь благотворное действие на общение между народами, что возникающая в этом процессе новая форма человеческой универсальности препятствует обострению конфликтов.

Странным образом отречение от географической локализации есть отречение от идеалов: «отношения человека и места стали более многочисленными, хрупкими и кратковременными» [46]. Привязанность к месту есть составляющая кодекса обязательств перед миром. Механистическое самоутверждение стремится преодолеть природную данность: транспортные пути промышленной эпохи прямолинейны, как замыслы человека, не считающегося ни с чем, кроме себя самого. Социокультурная составляющая здесь многомерна и затрагивает практически все сферы общественного

сознания. М. Фуко рассматривает, к примеру, возникновение железных дорог как новый аспект отношений между пространством и властью, способствовавший становлению иной политической рациональности. Новый тип коммуникаций призван был учитывать и природу общества, и его историю, что тут же сказалось на изменении умонастроений. Общий вектор этих изменений снова устремлен в сферу позитивных эмоций: преодоление пространственно-временного континуума порождает надежду (или иллюзию?) разрешения других глобальных проблем. Примером может служить рассмотренная выше пацифистская теория.

Передвижение само по себе стало ценностью, а не реакцией на внешние проблемы: это также следствие позитивистской эйфории. Происходит коренное изменение экзистенциалов: обретая посредством транспортной системы свободу от времени, человек начинает принадлежать пространству. И эта принадлежность, сопровождающаяся отречением от обязательств, утратой идеалов ведет к уходу от привычных способов думать и чувствовать. Физико-географическая свобода перемещений влечет психологическую быстротечность, обозначенную американским мыслителем Э. Тоффлером как «трансенция». Она задает новый тип мироощущения, где культура так же темпоральна, как техническая инновация.

Обозначенные футурологией постиндустриальные перемены неоднозначны как в плане перспектив развития транспортных систем, так и их социокультурных аспектов. С одной стороны, тенденция к скоростному не исчезла, трансенция продолжает задавать социокультурный тон. С другой стороны, в условиях роста транспортных затрат и снижения стоимости средств дальней связи явно обозначается тенденция к пространственно-временной замкнутости, снижению мобильности. Современный человек во многом дезориентирован, механистическую протяженность заменило «местоположение» [48], зыбкое и непрочное. Мы не можем однозначно определить ориентиры ни в физическом пространстве, ни в сфере духовного поиска. Возможно, не будет преувеличением сказать, что поиск выхода из него связан с исследованием соотносимости транспортных механизмов пространственно-временных континуумов различного порядка.

Интерпретация ТТС средствами духовной культуры открывает новое поле поиска.

Наряду с философскими исканиями современной инженерной мысли она формирует комплекс знаний, составляющий качественно иную ступень метатехники. Очевидно, что вектор дальнейшего развития направлен в сторону трансдисциплинарных идей, направленных на постижение сути и смысла. Сопоставление культуры и техники на современном уровне позволяет рассматривать их как два мощных адаптационных приспособления человека, взаимодействием между которыми определяется его будущее.

#### Список литературы

1. Басин, М.А. Основы классификации нелинейных волновых движений, вихрей и транспортных систем // Синергетика и методы науки – СПб., 1998.
2. Батай, Ж. Внутренний опыт / Ж. Батай – СПб.: Аxioma-Мифрил, 1997. – 336 с.
3. Беляков, В.В. К вопросу о философии транспорта // В.В. Беляков, В.И. Казакова. Проектирование, испытания, эксплуатация транспортных машин и транспортно-технологических комплексов. Сборник материалов международной научно-технической конференции. Н. Новгород, 2005. С. 30–34.
4. Бердяев, Н.А. Я и мир объектов / Н.А. Бердяев. Философия свободного духа. – М.: Республика, 1994. – 480 с.
5. Бодрийяр, Ж. Система вещей / Ж. Бодрийяр. – М.: Рудомино, 1999. – 224 с.
6. Бофиль, Р. Пространства для жизни / Р. Бофиль. – М.: Стройиздат, 1993. – 136 с.
7. Васильченков, В.Ф. Системный подход в задачах развития автомобильной науки // Известия АИН им. А.М. Прохорова. Н. Новгород–Москва, 2006. Т. 16. С. 12–15.
8. Васильченков, В.Ф. Философские и методологические аспекты развития автомобильной науки // В.Ф. Васильченков, В.В. Беляков. Известия АИН им. А.М. Прохорова. Н. Новгород–Москва, 2006. Т. 19. С. 195–201.
9. Володина, Е.В. Техника в дискурсе современной лженауки // Е.В. Володина, С.В. Пешехонова, В.И. Тренклен, В.В. Беляков. Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции. Н. Новгород: НГТУ, 2006. С. 320.
10. Гольц, Г.А. О философии транспорта // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния. Материалы XI международной (четырнадцатой екатеринбургской) научно-практической конференции / [www.uni-dubna.ru/images/data/gallery](http://www.uni-dubna.ru/images/data/gallery).
11. Гольц, Г.А. Транспорт и расселение / Г.А. Гольц. – М.: Наука, 1982. – 260 с.
12. Гольц, Г.А. Теоретические основы взаимосвязанного развития транспорта и расселения. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора географических наук / Г.А. Гольц. – М.: ИГАН, 1985. – 43 с.
13. Гольц, Г.А. Культура и экономика: проблемы измерения взаимного влияния / Г.А. Гольц. – М., 1999. – 148 с.
14. Гончаров, К.О. Методологические аспекты развития транспортных систем // К.О. Гончаров, В.И. Казакова, В.В. Беляков. Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции. Н. Новгород: НГТУ, 2006. С. 311–312.
15. Горохов, В.Г. Междисциплинарные исследования научно-технического развития и инновационная политика // Вопросы философии. 2006. № 4. С. 80–96.
16. Зинков, Е.Г. Сущность культурного пространства // Философия хозяйства. 2006. № 2. С. 204–218.
17. Казакова, В.И. Социально-философские и методологические аспекты развития транспортных систем // В.И. Казакова, В.В. Беляков. Известия АИН им. А.М. Прохорова. Т. 16. Н. Новгород – Москва, 2006. С. 3–11.
18. Казакова, В.И. Развитие транспортных систем глазами футурологии // Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции. Н. Новгород: НГТУ, 2006. С. 311.
19. Казакова, В.И. Транспортная инфраструктура мегаполиса в пространстве метафизических координат // В.И. Казакова, В.В. Беляков. Известия АИН им. А.М. Прохорова. Т. 19. Н. Новгород – Москва, 2006. С. 3–14.
20. Казакова, В.И. Транспортные реалии современной цивилизации: культурно-антропологический подход // В.И. Казакова, В.В. Беляков. Известия АИН им. А.М. Прохорова. Т. 19. Н. Новгород – Москва, 2006. С. 136–140.
21. Казакова, В.И. Транспортная инфраструктура мегаполиса: футурологический аспект // Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию НГТУ. Н. Новгород, 2007. С. 346.
22. Казакова, В.И. Транспортные реалии в географии культуры: философско-методологический подход // В.И. Казакова, В.В. Беляков. Материалы межрегиональной научно-практической конференции «Культура, технология, цивилизация: региональные аспекты взаимодействия». Дзержинск: ДПИ, 2007.
23. Кармин, А. Философия культуры в информационном обществе: проблемы и перспективы // Вопросы философии. 2006. № 2. С. 52–60.
24. Карцев, Е.А. Постмодерн: возможна ли техногенная модернизация России? // Философия хозяйства. 2007. №1.
25. Кубарев, С.А. Диалектическая модель развития транспортных систем // С.А. Кубарев, В.И. Казакова, В.В. Беляков. Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции. Н. Новгород: НГТУ, 2006. С. 311.

26. Леви-Стросс, К. Печальные тропики / К. Леви-Стросс. – Львов: Инициатива; М.: ООО «Фирма «Издательство АСТ», 1999. – 576 с.
27. Люббе, Х. Технические и социальные изменения как проблема ориентации // *Философия техники в ФРГ*. – М.: Прогресс, 1989. – 528 с.
28. Макаров, В.С. Транспортные реалии в контексте проблемы времени // В.С. Макаров, В.И. Казакова, В.В. Беляков. *Материалы VI международной молодежной научно-технической конференции «Будущее технической науки»*. Н. Новгород: НГТУ, 2007. С. 354–355.
29. Мамфорд, Л. Миф машины. Техника и развитие человечества / Л. Мамфорд. – М.: Логос, 2001. – 408 с.
30. Маньковская, Н.Б. Эстетика постмодернизма / Н.Б. Маньковская. – СПб.: Алетейя, 2000. – 347 с.
31. Миронов, А.В. Наука, техника и технологии: технокритический аспект // *Вестник Московского университета. Серия 7. Философия*. 2006. №1. С. 26–41.
32. Миронов, В.В. Современное коммуникационное пространство как фактор трансформации культуры и философии // *Вестник Московского университета. Серия 7. Философия*. 2006. № 4. С. 34–48.
33. Николаенко, Д.В. Пространственно-временная динамика процессов социокультурного освоения территорий. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора географических наук. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, 1999. – 43 с.
34. Орлов, Ю.И. О способе коммуникационной и транспортной связи во Вселенной // *История науки и техники*. 2004. № 1. С. 38–42.
35. Ортега-и-Гассет, Х. Размышления о технике / Х. Ортега-и-Гассет. *Избранные труды*. – М.: Наука, 1997. – С. 164–232.
36. Парахина, В.Н., Федоренко, Т.М. Необходимость использования синергетики в определении возможностей развития системы городского пассажирского транспорта // *Сборник научных трудов СевКавГТУ. Серия «Экономика»*. – Ставрополь, 2002. – С. 180–185.
37. Робертс, Д. Крах модернизации: глобализация и культура // *Вопросы культурологии*. 2006. № 4. С. 30–32.
38. Розов, Н.С. Смысл истории как испытание человеческого рода в пространствах изменений // *Философия и общество*. 2005. № 3. С. 5–25.
39. Симпсон, Б. Планирование развития городов и общественный транспорт в Великобритании, Франции и ФРГ / Б. Симпсон. – М.: Транспорт, 1990. – 96 с.
40. Стародубова, И.В. Транспортные системы глазами синергетической парадигмы // И.В. Стародубова, В.И. Казакова, В.В. Беляков. *Будущее технической науки. Материалы международной научно-практической конференции*. Н. Новгород: НГТУ, 2006. С. 316–317.
41. Степин, В.С. Философия науки и техники: учебное пособие / В.С. Степин, В.Г. Горохов, М.А. Розов. – М.: Гардарики, 1996. – 400 с.
42. Смотрицкий, Е.Ю. Философия транспорта // [smotr.iatp/org/ua/plan-philosophy-transport.htm](http://smotr.iatp/org/ua/plan-philosophy-transport.htm).
43. Тархов, С.А. Эволюционная морфология транспортных сетей: методы анализа топологических закономерностей / С.А. Тархов. – М.: ИГАН, 1989. – 158 с.



**SOCIAL-CULTURAL DISCOURSE OF TRANSPORT SYSTEMS DEVELOPMENT***V.I. Kazakova*

The article presents an analysis of anthropological and cultural aspects of transport systems development. The problem sphere is described as interaction of techniques' and humanistic guiding lines. Main attention is drawn to the demarcation between technique and technology and its methodological aspects. Culture geography is supposed to be one of the most perspective modern sciences. The functional role of transport systems depending on the historical, geographical and social context is described.

44. Тойнби, А.Дж. Постижение истории / А.Дж. Тойнби – М.: Айрис-Пресс, 2002. – 640 с.
45. Тоффлер, А. Фугурошок / А. Тоффлер. – СПб.: Алетейя, 1997. – 464 с.
46. Тоффлер, Э. Третья волна / Э. Тоффлер. – М.: Изд-во АСТ, 2002. – 776 с.
47. Устюгова, Е.Н. Глобализация и культура: исторический контекст // Философские науки. 2005. № 12. С. 55–67.
48. Фуко, М. Интеллектуалы и власть / М. Фуко. – М.: Праксис, 2006. – 320 с.
49. Хабермас, Ю. Политические работы / Ю. Хабермас. – М.: Праксис, 2005. – 368 с.
50. Шупер, В.А. Самоорганизация городского расселения / В.А. Шупер. – М.: Росс. откр. ун-т, 1995. – 166 с.