

© Ю. В. ЕПАНОВА^{1,2}, 2016

¹ Самарский национальный исследовательский университет
им. С. П. Королева (Самарский университет), Россия

² Школа актуальных гуманитарных исследований Российской академии
народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
(ШАГИ РАНХиГС), г. Москва, Россия
E-mail: epanova77@gmail.com

«ЦИФРОВЫЕ КОЧЕВНИКИ»: ГОРОДСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПАССАЖИРОВ В ЭПОХУ «МОБИЛЬНОЙ РЕВОЛЮЦИИ»

В статье представлены результаты исследования процесса использования мобильных приложений в практиках городской навигации пассажиров, проведенного в рамках научно-исследовательского проекта Лаборатории историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС «Цифровой город: новые формы управления пространством, инициативы горожан и культурные практики». Проанализированы изменения, вызываемые мобильными цифровыми технологиями в опыте передвижения горожан и в их субъективном восприятии города. Сделан акцент на то, что использование технологий подобного рода превращает пассажира в активного участника городского движения, и город начинает восприниматься как более доступный и предсказуемый.

Ключевые слова: городская навигация, антропология города, цифровой город, мобильные технологии.

Обращение к данной теме обусловлено несколькими обстоятельствами. Самой масштабной из них является отмечаемая многими исследователями нарастающая роль мобильности как черты современного мира. Ускорение социальных процессов, их интенсификация и насыщенность порождают новые теории, рассуждающие о современном обществе в терминах «текучести» [1], «мобильности» [2] и «детерриториаризации» [3]. Они подчеркивают, что одним из следствий развития системы транспортных перевозок, средств связи и коммуникации, перевода многих форм социальных отношений в цифровой формат является ослабление укорененности общественных явлений в физической географии. Социальный

мир все меньше зависит от последней, что приводит к ускорению процессов мобильности.

Города в этих процессах играют ключевую роль, концентрированно выражая скорость современного мира. Как отмечают социологи М. Шелли и Дж. Урри, по своей сути «города есть мобильные места и места мобильности» [4, р. 2]. Они насыщены потоками машин, людей, сообщений и т.п. Города настолько связаны с указанными функциями, что мобильность инфраструктурно встроена в их ландшафт в виде дорог, вокзалов, проводов и многого другого. Однако, являясь структурой, воплощающей мобильность, город вынужден разворачивать ее в условиях пространственного дефицита. И сколь бы активно не шли процессы урбанизации, превращающие точечные города в агломерации и мегалополисы, город все равно испытывает «голод», так как рост численности населения и количества машин опережает его пространственное расширение. Это обстоятельство делает проблему городской навигации центральной, как для властей, озабоченных задачами управления потоками городских жителей, так и для горожан, вынужденных выстраивать маршруты в городских лабиринтах.

Вышеописанная ситуация с неизбежностью приводит к возникновению разных системы городской навигации, которые прошли долгий путь развития от первых указателей улиц и нумерации домов до современных правил дорожного движения, от первых тротуаров, отделивших пешеходов от водителей, до современной системы многоуровневых развязок и полос непрерывного движения. Современная эпоха ознаменовала переход к цифровым формам протекания и регулирования общественных процессов, в том числе и навигационных. Последним шагом в их развитии на сегодняшний день стало использование мобильных цифровых технологий, вызвавших так называемую «мобильную революцию» [5]. Теперь выход в «онлайн» не связан со стационарностью, мы можем получать доступ к Интернет-сети везде, где бы не находились, что усиливает тенденцию детерриториаризации, упоминаемую выше.

Последствия мобильной революции столь масштабны, что приводят одного из ведущих теоретиков городских исследований Уильяма Митчелла к мысли о формировании нового типа человека — «цифрового кочевника». Как отмечает автор, «в кочевом электронном мире я становлюсь двуногим терминалом, ходячим IP-адресом, а может, еще и беспроводным маршрутизатором в импровизированной мобильной сети. Отныне я вписан не в витрувианскую ок-

ружность, а в расходящиеся от меня круги электромагнитных волн» [6, с. 80].

Город, навигация и мобильность — три измерения одного пространства современности. Их сочетание и обусловило фокус нашего исследования, а именно — использования мобильных приложений в практиках городской навигации пассажиров.

Термин «навигация» относится к ряду понятий, воспринимаемых как «беспроблемные». Предполагается, что их значение должно быть известно всем на уровне общеразделяемого знания, поэтому многие работы в данной области зачастую не проблематизируют центральный для своих исследований концепт.

Классическое словарное понимание рассматривает навигацию больше как технический процесс управления судами, автомобилем и т.д. [7]. Однако такое смысловое прочтение не учитывает в полной мере антропологическую составляющую в данной процедуре и активность человека в ней, поэтому для обозначения последней активнее используется понятие «wayfinding», которое на русский язык чаще всего переводят как «ориентирование». Но исследования ориентирования носят больше психологический характер и рассматривают когнитивные процессы, позволяющие человеку находить опознавательные знаки в пространстве и руководствоваться ими в своих передвижениях. Однако, на наш взгляд, стоит понимать навигацию как социально-антропологическую практику, связанную не только и не столько с психическими процессами, но также с взаимодействием разнообразных социальных и технических агентов (людей, устройств, схем и расписаний). Причем в этом взаимодействии именно человек является активным субъектом, определяющим выбор агентов доверия, способов ориентирования и его технических вспомогательных средств.

При этом развитие цифровых стационарных и мобильных технологий не снижает антропологическую составляющую. Нам представляется обоснованной позиция российских исследователей цифрового города Оксаны Запорожец и Екатерины Лапиной-Кратасюк, которые подчеркивают, что технический подход, с точки зрения которого распространение новых технологий автоматически приводит к изменению социальных практик и отношений, является несколько утрированным. Их работы продолжают традиции цифровой антропологии и отстаивают идею взаимодействия человека и техники [8].

Исходя из указанной перспективы, исследователь, обращающийся к анализу навигационных практик горожан с использовани-

ем мобильных устройств, должен обратить внимание на несколько ключевых аспектов:

— проблема масштабов/границ дигитализации навигационных практик в контексте конкретного города и выявление факторов, вызывающих ограниченность дигитализации;

— взаимосвязь новых навигационных практик со «старыми», выявление тех ситуаций, при которых происходит обращение к цифровым технологиям, и тех, в которых мы встречаемся с отказом от них;

— роль пользователя в выборе навигационных практик, стратегий и тактик. Опасаясь технологического редукционизма, стоит уделить особое внимание вопросам антропологического выбора горожанина. При этом стоит помнить, что этот выбор может проявляться не только в использовании конкретных цифровых приложений, но и в сознательном или мало осознаваемом отказе от их использования.

Однако помимо этих вопросов, задающих логику, общую для любых исследований новых навигационных практик, следует помнить об отличиях в опыте освоения города разными участниками городской мобильности.

Понятие «горожанин» является собирательным и не отражает все разнообразие городских практик. Однако в рамках исследования необходимо учитывать, что человек включен в городскую жизнь в определенном модусе бытия, например, как «покупатель» или «продавец», «житель» или «турист», «сосед» или «незнакомец». Эти модусы обладают выраженной спецификой, сказывающейся на образе жизни и формах активности людей. В случае с передвижением по городу мы можем говорить о разных идеально-типических моделях участников городской мобильности — «пешеход», «пользователь наземным городским транспортом», «водитель», «пассажир метро», «велосипедист».

Они отличаются друг от друга степенью свободы передвижения, разным телесным опытом проживания города, степенью технологической опосредованности взаимодействия с окружающим пространством, а также инфраструктурными возможностями [9].

Безусловно, полной свободой передвижения не обладает никто. Как уже говорилось, пространство города достаточно жестко структурировано. У. Митчелл в упомянутой выше работе [6] описывает город как «совокупность сетей — телеграфных проводов, систем канализации, транспортных потоков и многого другого». Эти сети со-

стоят из линий, пересекающихся в узлах, которые дают возможность смены направлений, а также точек входа и выхода. По такой схеме развернуто и транспортное передвижение: дороги и тротуары представляют линии, перекрестки – узлы, точки доступа – въездные дороги, пешеходные переходы и т.п. Между точками входа и выхода находится то, что Митчелл называет «городским лимбом», – пространство, где от тебя ничего не зависит.

Среди вышеперечисленных режимов передвижения в теоретических работах философов и социологов пассажир мыслится как наиболее пассивный и ущемленный в своих возможностях. Он более остальных обречен на включение в сетевые транспортные потоки через жесткие точки доступа – остановки общественного транспорта – и не свободен в выборе маршрута, который организуется не только самой структурой улиц, но и путями движения маршрутного транспорта. Он максимально погружен в пространство лимба, так как не свободен даже в выборе скорости передвижения. Таким образом, идеально-типическая модель пассажира наиболее точно выражается пассивной формой глагола: если пешеход «идет», водитель «едет», то пассажира «везут».

Поэтому в ходе исследования нам было необходимо найти ответ на вопрос, каким изменениям подвергается опыт передвижения по городу пассажира в условиях прихода мобильных навигационных приложений.

Данная научная работа демонстрирует лишь часть результатов исследования, проведенных в рамках научно-исследовательского проекта Лаборатории историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС «Цифровой город: новые формы управления пространством, инициативы горожан и культурные практики».

Изучение практик пользования мобильными навигационными приложениями проходило в городе Самаре и базировалось на 20 интервью. Выбор именно Самары как нестоличного города был продиктован одним из положений антропологии цифрового города, призывающим учитывать разнообразие городских и технических контекстов дигитализации.

В ходе исследования выявилось, что в городе присутствует ограниченный масштаб проникновения мобильных приложений в практики навигации, который обусловлен несколькими причинами. Одна из них – технологические ограничения, связанные с недостаточностью развития цифровой инфраструктуры. Степень рас-

пространения доступа к «wi-fi» в городском пространстве достаточно низкая, кроме того, уровень сигнала мобильного интернета не всегда равномерен и устойчив, что не позволяет в буквальном смысле оставаться «цифровым кочевником» постоянно, возвращая пользователя к доцифровым формам навигации. Кроме того, оснащённость общественного транспорта системами GPS и ГЛОНАСС также далека от стопроцентной, что не дает технической возможности включить их в полномасштабную систему оповещения о местонахождении автобусов, трамваев и т.д. и использовать мобильные приложения в полном объеме. Также в Самаре существует специфика местного рынка приложений, состоящая в том, что город практически не представлен в общефедеральных приложениях, например, таких как «Яндекс-транспорт». Однако рынок постепенно насыщается местными приложениями («Самара-транспорт», «Прибывалка3» и другими).

Но технические ограничения дигитализации практик навигации не являются самыми значимыми. Необходимо учитывать и тот факт, что передвижения по городу зачастую являются рутинизированной практикой, в ходе которой пассажир не испытывает необходимость в применении дополнительных средств планирования маршрута или определения местоположения. Еще одно обстоятельство, ограничивающее масштаб использования приложений, — это «ленивость» цифрового пользователя. Как показали интервью, увеличение числа приложений вовсе не означает увеличение масштабов их использования. Информанты отмечают, что в их практике складывается определенный набор используемых приложений, и они не видят смысла прибегать к дополнительным.

Но, несмотря на все вышеуказанные ограничения, информанты признают, что применение мобильных приложений меняет их опыт городской навигации. И прежде всего они отмечают появление способности «укрощения» городского пространства и времени. Несмотря на рутинизированность городских передвижений, мобильные приложения используются чаще всего в двух ситуациях: необходимости поездки в незнакомое место или потребности оптимизации времени передвижения по городу.

Таким образом, пассажир получает возможность превращения в активного субъекта, управляющего своими маршрутами и временем. Безусловно, этот контроль над городом не полный, но он не полон и у других участников движения — пешехода, водителя и т.д. Однако пассажир уже не полностью пассивен и погружен в лимб.

Кроме того, меняется и субъективное восприятие города: последний начинает мыслиться как более доступный и менее тревожный. Все информанты отмечают фрагментированность их картины города: «независимо от длительности проживания и активности поездок, образ города никогда не является полным». Он состоит из мозаики освоенного и неосвоенного, знакомого и чуждого:

— «мне вообще казалось вот до этих времен, что вот площадь Кирова, стоит ДК культуры имени Кирова, и за ним как будто обрыв такой. Обрыв и лава. То есть все, город вообще заканчивается в этом месте» (инф. 1, женщина, 25 лет).

В такой ситуации передвижение по нему может вызывать серьезное чувство тревоги, боязни потеряться. В этом случае мобильные приложения становятся агентами, проявляющим анонимную заботу, они позволяют обнаружить себя на карте и успокоиться:

— «к примеру, едешь непосредственно уже по знакомой тебе территории, ты едешь, едешь, едешь, а дальше для тебя начинается «Терра инкогнита», то там уже начинаешь быстренько включать интернет и смотреть, на какой остановке тебе нужно выйти, к какому дому подойти» (инф. 3, женщина, 25 лет);

— «мне показалось, что очень удобно, можно так смотреть улицы, которые ты не знаешь, и примерно хотя бы не чувствовать себя каким-то брошенным в городе» (инф. 6, женщина, 35 лет).

Более того, мобильные приложения дают ощущение прозрачности, понятности и узнаваемости города, либо абстрактно-схематической (через нахождения на карте и соотнесения неизвестного со знакомыми районами), либо конкретно-образной (через использование панорамы улиц для прокладывания своего пути). Таким образом, город становится рационализированным и предсказуемым:

— «если я не знаю, что это за здание, как его найти, или он в глубине, я включаю панораму. То есть я знаю, на какой мне нужно остановке выйти, и смотрю, как от этой остановки чисто визуально нужно идти вот к этому зданию, чтобы уж точно» (инф. 10, мужчина, 25 лет).

Таким образом, рассмотрение использования мобильных приложений в городской навигации позволяет сделать несколько выводов.

Во-первых, о «цифровой пористости города». Понятие «пористость» впервые использовал В. Беньямин [10], подразумевая под

ним принципиальную открытость города в пространственном и временном аспекте. За счет этого происходит взаимопроникновение и одномоментность присутствия в одном пространстве различных пластов городской истории, архитектурных стилей, жизненных практик и т.п. Однако, на наш взгляд, можно говорить и о прямом значении этого слова применительно к описанию города – о своеобразной неравномерности последнего. Более того, именно за счет этой «рыхлости» создается вышеуказанный эффект городской гибридности. В современную эпоху эта пористость обретает дигитальное измерение. В практиках городской навигации оно проявляется, с одной стороны, в неравномерности дигитализации городского пространства и общественного транспорта, а с другой – в со-присутствии и со-существовании цифровых и доцифровых форм ориентирования и выстраивания маршрутов движения пассажиров.

Во-вторых, об изменении эмоциональной окраски города под влиянием использования мобильных навигационных приложений. В субъективном восприятии информантов происходит снижение онтологической тревожности по поводу присутствия и движения в урбанистическом пространстве. Город начинает восприниматься как более узнаваемый и контролируемый.

В-третьих, о трансформации антропологического статуса пассажира под влиянием цифровой навигации. Последняя уравнивает его в степени активности с другими участниками городского движения, предоставляя расширенные возможности регулирования своего передвижения по городу.

Литература

1. Бауман З. Текущая современность. СПб: Питер, 2008. 240 с.
2. Урри Д. Мобильности. М.: Праксис, 2012. 576 с.
3. Appadurai A. Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization. Minneapolis: University of Minnesota, 1996. 229 p.
4. Mobile Technologies of the City / M. Sheller, J. Urry (ed.). London: Routledge, 2006. 208 p.
5. Rainie L., Wellman B. Networked. The New Social Operating System. Cambridge, MA: The MIT Press, 2012. 376 p.
6. Митчелл У. Я плюс плюс: человек, город, сети. М.: Strelka Press, 2012. 328 с.
7. Навигация // Большой Энциклопедический словарь. URL: <http://www.vedu.ru/bigencdic/41075/>.

8. Запорожец О. Н., Лапина-Кратасюк Е. Г. Антропология цифрового города: к вопросу о выборе метода // Этнографическое обозрение. 2015. № 4. С. 41-54.

9. Епанова Ю. В. Антропологический опыт городской навигации в эпоху цифровых медиа: к постановке проблемы // Вестник Самарского муниципального института управления. 2015. № 2. С. 167-173.

10. Беньямин В. Озарения / Пер. с нем. Н. М. Берновской, Ю. А. Данилова, С. А. Ромашко. М.: Мартис, 2000. 376 с.

Статья поступила в редакцию 03.08.16 г.

*Рекомендуется к опубликованию членом Экспертного совета
д-ром филос. наук, доцентом А. А. Бодровым*

*Статья подготовлена в рамках научно-исследовательского проекта
Лаборатории историко-культурных исследований ШАГИ РАНХиГС
«Цифровой город: новые формы управления пространством,
инициативы горожан и культурные практики»*