

Диана Кайратовна Сатыбалдина,
аспирантка 2-го года обучения
Уральского гуманитарного института
Уральский федеральный университет

ДИДЖИТАЛИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОЙ МОБИЛЬНОСТИ: ОТ ГАДЖЕТА ДО ОБЩЕСТВЕННОГО ЯВЛЕНИЯ

В работе рассматриваются изменения транспортной мобильности в цифровую эпоху: каким образом новые технические достижения и открытия включаются в существующую систему мобильных практик, а также каким образом диджитал-разработки влияют на существующую общественную структуру.

Ключевые слова: мобильность, транспорт, шеринговая экономика, цифровое общество.

Diana Satybaldina,
2-year post-graduate student
Ural Institute for Humanities
Ural Federal University

DIDGITALIZATION OF TRANSPORT MOBILITY: FROM GADGET TO SOCIAL PHENOMENON

In this work the author considers changes of transport mobility in the digital age: how modern technical progress and investigation are included in the mobile practices system, and moreover how digital operation influence on social structure.

Keywords: mobility, transport, sharing economy, digital society.

Транспортная мобильность на протяжении всей истории человечества находилась в авангарде технического развития. Транспортные средства и комплектующие к ним постоянно менялись, ознаменовывая своим появлением изменения социального пространства: кареты, поезда, машины и велосипеды становились символами

уходящих и наступающих эпох. В связи с этим не удивительно, что с появлением цифровых технологий начинает меняться мир транспортных систем и устоявшихся представлений о перемещениях на разные расстояния. С одной стороны, сами транспортные системы уже изначально представляли разветвленные сети, которые удачно встроились в новую систему сетевого общества, и, по мнению Джона Урри, сама идея сетевого капитала (или сетевой социальности) уже подразумевает и включает в себя идею мобильности [1, с. 362–363], при этом, с другой стороны, следует отметить, что сами мобильные практики (пешеходные, коммуникативные, транспортные) имеют сетевой характер, что позволяет легко переносить их в диджитал версию. Теперь у нас на вооружении есть множество мобильных карт, онлайн-табло общественного транспорта (от самолетов до автобусов), навигационных систем, позволяющих максимально повысить эффективность и качество мобильных практик. В связи с этим начинают исчезать такие социальные явления, как вопрошающий турист на улице, телефонные справочные службы. Более того, само вычисление «чужого» в современном мегаполисе становится сложнее, поскольку идентификации по растерянному выражению лица или типичному вопросу «Не подскажете, а как пройти к...», перестают работать как социальные маркеры. Тем интереснее, каким образом, люди справляются с вызовами, нарушающими строгий цифровой порядок мобильных практик. Разряженный или забытый телефон может стать трагедией, а когда в устоявшуюся систему отношений люди/транспорт/мобильные системы включается природа или другие чрезвычайные обстоятельства, как это было во время извержения вулкана Эйяфьятлайокудль в 2010 году ломаются коммуникативные и экономические связи [2, р. 550].

Особое место в изменении социально-экономической картины мира сыграло появление агрегаторов онлайн-такси (Uber, Gett, Willey, Blablacar) и шерингового транспорта. Для начала следует отметить, что само явление шеринга в транспорте не является новым и не связано напрямую с появлением приложений с таксистами непрофессионалами/без лицензии. Многие исследователи отмечают, что своеобразные аналоги шерингового транспорта можно найти в Африке, Азии, к ним относят даже знакомые нам маршрутки [3, р.

2]. Со временем водители, работающие с указанными приложениями, начинают формировать сообщества, которые имеют собственные чаты для общения, устраивают протесты против ценовой политики агрегаторов такси, могут формировать спрос самостоятельно, становясь отдельным игроком социально-экономического поля. Происходят противостояния социальных групп «старых» водителей такси, которые приобретают лицензию на вождение за деньги в соответствии с традиционной экономической системой, и «новыми» водителями, представляющими диджитал-экономику. Все это позволяет говорить о стирании границ традиционных экономик и социальных групп, с одной стороны, и формировании новых сообществ на базе диджитал платформ — с другой.

Литература

1. *Урри Дж.* Мобильности. М. : Изд. и консалтинг. группа «Праксис», 2012. 576 с.
2. *Cresswell T.* Mobilities I: Catching up // *Progress in Human Geography*. 2010. № 35 (4). P. 550–558.
3. *Rekhviashvili L., Sgibnev W.* Uber, Marshrutkas and socially (dis-)embedded mobilities // *The journal of transport history*. 2018. P. 1–20.

УДК 101+316.75

Мария Борисовна Соколова,
студентка 2-го курса бакалавриата
Уральского гуманитарного института
Уральский федеральный университет

КРИТИКА ИДЕОЛОГИИ КАК ВОЗМОЖНОСТЬ КРИТИКИ СОЦИАЛЬНЫХ ИДЕАЛОВ

В статье рассматривается концепция идеологии как формы ложно-го сознания. Реконструируется контекст, в котором данное определение возникает. Показано, каким образом от марксизма через социологию знания мы приходим к тезису об «оправдании идеологии» в современ-