

Control”, Russian Academy of Sciences, Director, Centre for Strategic Humanitarian Studies, Institute of Fundamental and Applied Research, Moscow University for the Humanities. Postal address: 44, Vavilova St., Bldg. 2, Moscow, Russian Federation, 119333. Tel.: 8 903 501-36-86. E-mail: kolinkk@mail.ru

DOI: 10.17805/zpu.2022.3.5

Конкретизация индустриальной машины в свете теории индивидуации Жильбера Симондона

Б. В. ПОДОРОГА

Институт философии РАН

В статье сделана попытка проанализировать понятие конкретизации, которое является одним из ключевых в рамках теории индивидуации Жильбера Симондона. Конкретизация как машинное (техническое) измерение индивидуации в рамках онтологии Симондона выступает в качестве процесса становления (физического, органического, социально-психического). Индивидуация определяется восходящей к термодинамике аналогии «дефазированной системы», где становление является эффектом напряжения между двумя различными по своей структуре и свойствам уровнями бытия.

Конкретизация рассматривается в качестве оптимистической теории развития индустриальной техники, прорабатывающей возникший на социально-культурном уровне в XIX–XX вв. разрыв между человеком и машиной. Причем эта теория разрабатывается Симондоном в качестве конкурирующей по отношению к критическим теориям технического прогресса, в рамках которых последний рассматривается в качестве процесса отчуждения человека машиной. Для Симондона конкретизация предполагает вовлечение человека в технический процесс, где формирование машины представляет собой проработку человеком для нее специфической среды, сопоставимой с экосистемой живых организмов.

Процесс конкретизации рассматривается на примере развития паровой машины Ньюкомена в угольном руднике, которая провоцирует рост индустриальной системы в целом. Последняя, имея определенные границы использования, оказывается основой того, что Симондон называет «техногеографической средой», ассоциирующейся с современной глобальной технологической системой.

Ключевые слова: Жильбер Симондон; индивидуация; конкретизация; человек; машина; антропология; дефазировка; рекуррентная каузальность; метастабильная система

ВВЕДЕНИЕ

Вопрос о формировании конечных вещей, индивидов, занимавший Аристотеля, Фому Аквинского, Лейбница, Шопенгауэра и Карла Юнга, вновь ставится Симондоном на повестку дня. Термин «индивидуация» идет от латинского «individuationis», что означает обособление, выделение единичного из всеобщего, предполагающее формирование неповторимой субстанции. Средневековые комментаторы Аристотеля Фома Аквинский и Дунс Скотт известны своими трактатами «О принципе

индивидуации». Аквинат придерживается тезиса Аристотеля, согласно которому индивидуация предполагает становление общей формы под воздействием материи, добавляя в качестве дополнительного источника индивидуации понятие «субстанциальной формы». Дунс Скотт связывал индивидуацию с бытием индивидов — конкретных, неповторимых вещей (этовость), по отношению к которым всеобщие формы выступают в качестве интеллектуальных абстракций. В Новое время индивидуацию рассматривал Г. В. Лейбниц, для которого она связана с раскрытием заключенных в монаде возможностей в рамках реализации предустановленной гармонии (Философская энциклопедия, 2010: 102–103). В XIX в. Артур Шопенгауэр позаимствовал средневековый термин «*principium individuationis*», обозначающий проявление воли в бесконечном многообразии пространственно-временных форм (Шопенгауэр, 1993: 237). И наконец, среди авторов XX в. разработанная теория индивидуации принадлежит Карлу Юнгу, который понимал под ней становление самости, предполагающее раскрытие и проработку архетипического содержания психики (Юнг, 2009: 234, 235).

Главное отличие Симондона от классических авторов состоит в том, что он рассматривает индивидуацию под углом философии становления, активно ссылаясь на Ф. Ницше и А. Бергсона. По мысли Симондона, основная ошибка «классических» теорий индивидуации заключалась в том, что они сводили индивидуацию к индивиду (субъекту), рассматриваемому в качестве единой и самодостаточной инстанции, тогда как уже само слово «индивидуация» отсылает к процессу или, точнее, онтогенезу. Индивидуация соотносится с индивидом по асимптотической траектории — жизнь стремится воплотиться в индивиде, но воплощается лишь частично. Камень, животное, человек, сознание являются относительными и конечными актуализациями космологического процесса, у которого нет субъекта, различимой точки начала и завершения, но есть определенная динамика, которую Симондон и пытается теоретизировать.

Итак, в терминологии Симондона индивид (вещь или множество вещей) — это «индивидуруемая реальность», которая, демонстрируя становление, является выражением того, что Симондон называет фазовым сдвигом или дефазировкой (*déphasage*) (Simondon, 2013: 33). Понятие дефазировки Симондон заимствует из термодинамики и придает ему значение универсальной философской аналогии. В термодинамике дефазировка обозначает свойство физической системы, изменяющей свое агрегатное состояние, например переход от жидкого к газообразному состоянию, от жидкого к твердому и т. д. Такая система содержит в себе сразу «две подсистемы или фазы», отношение между которыми определяет ее преобразования (Combes, 2013: 4). Эта дефазировка является минимальным, наиболее простым примером дивергенции бытия, повсеместно наблюдаемой в условия становления. Индивидуация организмов, сообществ и технических объектов показывает более сложные и вариативные ее разновидности. Так, к примеру, если мы говорим об органическом росте или эволюции, то имеем дело с происходящим под воздействием различных факторов разделением органов, психических подсистем, популяций, сред, находящихся в определенных динамических отношениях. Аналогичным образом дело обстоит с индивидуацией социально-психических, ментальных и технологических систем, где уровни и производные дефазировки оказываются еще более комплексными и неопределенными.

ЧЕЛОВЕК И ТЕХНИКА

В обсуждении технических объектов дефашировка происходит прежде всего на уровне культуры и представляет собой разрыв между «человеческим» и «техническим». (Такая дивергенция представлена Симондоном во множестве разных коррелятивных форм, среди которых наиболее известна оппозиция Религии и Техники). Прогрессирующая начиная с XIX в. индустриализация дестабилизирует общество и культуру, провоцируя критическое (пессимистическое) отношение к технике, согласно которому технический прогресс является чем-то отчуждающим человека от его бытия, отрицая его естественную среду. Жильберу Симондону были хорошо известны такие работы, как «Духовная ситуация времени» К. Ясперса, «Затмение разума» М. Хоркхаймера, «Диалектику просвещения» Т. Адорно и М. Хоркхаймера, где показывалось, что прогресс технической рациональности, будучи чем-то изначально чуждым естественным структурам бытия, подрывает человеческое существование через его обезличивающую механизацию (Хоркхаймер, 2011: 30). Французский философ критикует эту негативную интерпретацию технического прогресса, указывая на то, что она базируется на маргинализации индустриальных технических объектов (прежде всего машин), изначально лишаемых связи с человеческим.

Столкнувшись с постановкой проблемы отчуждения человека от машины еще в 1950-е гг., Симондон указывает, что ее источником является укоренившееся в западной культуре утилитарное отношение к техническим объектам, воспринимающимся в качестве лишенных собственной значимости и подчиненных исключительно человеческим целям и потребностям. В свете усиливающейся и расширяющейся индустриализации технического объекта его утилитарность оказывается сомнительной, заставляя воспринимать его как неподконтрольного человеку монстра (Simondon, 1989: 10.). С точки зрения Симондона, утилитарное отношение к техническому объекту (особенно к машине) является его незнанием. Вот почему важнейшая задача состоит в познании технических объектов, т. е. рассмотрении их в их же внутренней логике, «которая не проистекает ни из души, ни из человеческих обществ, но которая, как и они, играет определяющую роль в движении человеческого становления и должна изучаться ради нее самой» (Stiegler, 2018: 94). Дивергенция человеческого и технического сохраняется, но осмысляется уже исходя из преимущества последнего, которому Симондон дает карт-бланш как триггеру социальных трансформаций. Однако это не означает, что человек оказывается ненужным, — он находит свое место в «машинных ансамблях», что сопряжено с определенной технической культурой. Человек оказывается «перманентным организатором, живым интерпретатором машин» (Simondon, 1989: 12). Отметим, что для Симондона человек всегда уже вовлечен в материальный опыт, одним из аспектов которого является мир машин¹. В этом плане речь должна идти о сопряжении человеческого и машинного в рамках их совместной индивидуации или, точнее, конкретизации.

Симондон своим представлением о человеке во многом разделяет взгляды Ф. Бэкона и А. Сен-Симона, понимавших человека прежде всего как ремесленника или ученого-технолога, чья фигура выявляется в экспериментальном исследовании природы в целях обеспечения технического прогресса. Подобному переосмыслению человека соответствует консолидация особого социального класса «истолкователей природы» (Бэкон) или «индустриалов» (Сен-Симон), которые, по замыслу упомянутых философов, должны будут занять высшие позиции в социальной

иерархии. Симондону были чужды мысли о том, что «человек техники» должен играть в обществе доминирующую роль. Мыслители-технократы стояли на позициях «сильного» антропоцентризма, подразумевавшего разрыв между человеком и природой (техникой) как между целью и средством. Однако для Симондона природа, равно как машина, не является средством самоутверждения человека, скорее она является неизвестной величиной, в которой надо распознать человеческое в его уникальной, собственно, машинной форме: «То, что остается в машине, — это человеческая реальность, человеческий жест <...> кристаллизованный в функционирующих структурах» (там же). Итак, человеческое — это не то, что нам дано с самого начала, а форма (образ) данности Другого, в данном случае машины. Как верно заметил А. Бартеlemi, симондоновская теория развития машины — это пример нон-антропологии (Barthélémy, 2015: 47).

В сочинениях Симондона прослеживаются два подхода к описанию становления технического объекта: один в большей степени отражают такие работы, как «О способе существования технических объектов», «Решение проблем» и курс «Изобретение техники», другой — «Психосоциология техничности», а также «Воображение и изобретение». Первый подход посвящен скорее описанию материально-технической эволюции конкретных орудий и машин, тогда как второй — их проявлению в обществе и культуре, когда они оказываются отделенными от условий своего производства. Многие комментаторы Симондона указывают на противоречие между двумя этими подходами к исследованию техники, но для Симондона это не противоречие, а скорее напряжение между двумя разнородными уровнями бытия, являющееся условием возможности индивидуации. В настоящей статье мы ограничимся анализом симондоновской теории технической индивидуации, которую французский философ называет «конкретизацией».

ЛОГИКА КОНКРЕТИЗАЦИИ: ПРИМЕР ПАРОВОГО ДВИГАТЕЛЯ

Несмотря на гегельянские отзвуки, логика конкретизации означает у Симондона процесс адаптации машины к среде. А это предполагает ее предварительное рассмотрение по аналогии с живым организмом, существование которого определяется его соотносительностью со средой. В работе «О способе существования технических объектов» Симондон рассматривает важность перехода от ремесленной к индустриальной эпохе, которая связана с изменением статуса технического индивида: если в первой таковым является человек, который выполняет технические операции, используя свое тело, вооруженное орудиями, то во второй таковым является уже машина. Если при создании орудий перед ремесленником стояла задача согласования орудий с уже данной средой, то создание машины предполагает создание специальной машинной среды (технического ансамбля или сети), которая уже не дана изначально, а должна быть создана или проработана вместе с самой машиной.

В своих текстах Симондон приводит множество примеров конкретизации, начиная от развития колеса и заканчивая эволюцией электродов и турбин. Однако наиболее полно Симондон описывает конкретизацию парового двигателя.

История паровых машин насчитывает более полутора тысяч лет. Если первые образцы паровых двигателей представляли собой установки, демонстрировавшие свойства энергии пара и депрессии (см. «эолипил» Герона и цилиндр Папена), то индустриальные паровые двигатели уже гораздо больше напоминали природные

объекты, будучи самореферентными и производительными машинами, встроены в разветвленную среду искусственных объектов, животных и людей, являющуюся аналогом универсальной технологической системы, которую описали Бернард Жиль и Жак Эллюль. Если первые попадают под определение абстрактных технических объектов, которые, по словам Симондона, являются «переводом в материю набора понятий и научных принципов... связанных друг с другом исключительно своими следствиями... и являются физической трансляцией интеллектуальной системы», то вторые, под определение «конкретной или, точнее, говоря, эволюционировавшей машины», «стремящейся к внутренней связности» и «чувствительности к внешним условиям» (Simondon, 1989: 47, 48).

Напомним вкратце историю создания паровой машины Ньюкомена². Томас Ньюкомен (как и его современник Томас Севери) пытался усовершенствовать цилиндр Дени Папена, чтобы сделать его пригодным для откачки воды со дна угольных шахт. Цилиндр Папена соединял в себе движущую силу пара и свойства разности давлений: его конструкция предполагала наличие поршня, который поднимается под воздействием пара и опускается в результате его конденсации, происходящей вследствие охлаждения цилиндра (Basalla, 2008: 93). Но, как и эолипил, он не мог претендовать на статус полноценной машины, поскольку конструкция цилиндра, связанная со смещением цилиндра и парового котла, была не в состоянии обеспечить его непрерывную работу. Ньюкомен отделяет друг от друга котел и цилиндр, делая их двумя самостоятельными техническими подсистемами, и затем соединяет их короткой узкой трубкой, оснащенной специальным клапаном, через который пар поступает в цилиндр. Английский механик также добавляет дополнительную систему впрыска в цилиндр холодной воды, позволяющей мгновенно конденсировать пар и тем самым создавать пониженное давление, опускающее поршень. Кроме того, появляется специальный рабочий, который попеременно открывает и закрывает оба крана. В дальнейшем последовал целый ряд улучшений, связанных с добавлением дополнительных устройств, повышавших уровень производительности и самоадаптации машины.

Давайте попробуем концептуализировать изобретение Ньюкомена. Во-первых, здесь следует сразу сказать, что его нельзя понимать в гилеморфическом смысле. Неологизм «гилеморфизм» идет от двух греческих слов: «hyle» — материя и morphé — форма. Гилеморфизм — это учение, которое объясняет процессы происхождения чего-либо, исходя из воздействия формы на материю (Simondon, 2013: 40). Morphé — это творящее начало, тогда как материя — пассивное, неупорядоченное. Если гилеморфизм и является хотя бы поверхностно оправданной теорией, то только в контексте ремесленной эпохи, где методичное вытесывание острого наконечника из грубого дерева могло бы произвести впечатление воздействия активной воли на инертный материал. Однако в эпоху машин соотносятся уже на том или ином уровне оформленные объекты. Изобретение паровой машины Ньюкомена — хороший пример того, как соотносятся основные «рабочие части», входящие в состав машины: котел и цилиндр. Они образуют два разнородных и несогласованных технических элемента. Первый производит пар (энергию), а второй — изменение степеней давления. Их форма, принцип работы и материал изготовления также кардинально отличаются друг от друга. Однако кроме этого есть еще и *отношение* между элементами, выстраивающееся поперек их различия и обеспечиваемое регулируемы́ми системами подачи пара и холодной воды. Такое отношение не снимает

исходное различие, а выполняет функцию «обратной связи» или, как предпочитает говорить Симондон, «рекуррентной каузальности», создающей условия, при которых различающиеся элементы реагируют друг на друга. Тем самым различие «вводится в игру», обретает конструктивность (Massumi, 2012: 25). Паровая машина Ньюкомена отнюдь не является «конкретной машиной». На уровне ее использования обнаруживается множество несоответствий и ошибок, проработка каждого из которых и породила историческую последовательность (линию) индустриальных паровых машин, связанных, к примеру, с именами Т. Уатта и М. Сегена.

Конкретизацию паровой машины Ньюкомена (технического индивида) невозможно обсуждать, не принимая в расчет конкретизацию угольного рудника (технического ансамбля). Согласно французскому философу, невозможно говорить о конкретизации множества отдельных технических объектов, можно только об их совместных конкретизациях, определяющих развитие широкомасштабных технических ансамблей. Одновременно с согласованием технических элементов внутри самой машины шел сложный процесс координации различных машин, а также людей, типов работы, орудий в пространстве самого рудника. Изобретение парового двигателя Ньюкомена тесно связано с изобретением рельсовых путей, служащих вывозу вагонеток угля, металлических подъемных тросов, что было особенно важно в условиях выполнения работ в крайне агрессивной среде, где была повышенная влажность и не хватало кислорода (Simondon, 2005: 109–112). Внедрение в работу рудника каких-то отдельных изобретений остро нуждалось в согласовании этого изобретения с другими входящими в его состав машинами и людьми.

Жильбер Симондон характеризует угольный рудник как «благоприятную среду» (*le milieu favorable*). Это обозначение характеризует угольный рудник в качестве «проблематической среды» в той специфически позитивной интерпретации понятия проблемы, которой придерживается французский исследователь. Дело в том, что проблема для Симондона не является препятствием, мешающим «нормальному ходу дел», а представляется тем типом негативности или расхождения, который провоцирует развитие. Проблематическая среда обладает значительным внутренним напряжением (*tension*), которое не является для нее разрушительным, но при этом достаточно сильным, чтобы инициировать ее структурные трансформации. В условиях угольного рудника усилилась конкретизация линии паровых двигателей, которые до этого были лишь простыми игрушками и локальными формами научного эксперимента. Также был запущен процесс конвергенции их с другими техническими объектами и, соответственно, конвергенции соответствующих им технических групп (рабочих, ученых, изобретателей, инженеров). Совмещение траекторий эволюции колеса, рельсовых путей и парового двигателя произвело на свет паровоз, а совмещение все того же парового двигателя и кораблестроения — паровые турбины, расширившие возможности судоходства. Конкретизация рудника осуществлялась одновременно с развитием и экспансией того, что Симондон называет «техногеографической средой», а именно железных дорог, фабрик, линий телеграфного, а позже и телефонного сообщения (обеспечивавших связь в рамках организации процессов производства и использования) (Simondon, 2018: 101). Иными словами, рудник в своем развитии способствовал эволюции всей системы машинных ансамблей, людей и природной материи. Мы видим, что несколько совместно конкретизирующихся технических объектов вызывает каталитическую трансформацию всей технической системы.

В этом плане конкретизация паровой машины Ньюкомена оказывается частью масштабной, растянутой на век конкретизации индустриальной технической системы, которая, по Симондону, является примером индивидуации дефазированной или, как уточняет Симондон, «метастабильной» системы, где «становление некоей изначально сверхнасыщенной, богатой потенциалами, переросшей единство и таящей в себе внутреннюю несовместимость системы реальности является для этой системы открытием совместимости, разделением посредством образования структуры... Такой генезис противостоит понижению потенциальных энергий, содержащихся в системе, которое наблюдается вследствие перехода к стабильному состоянию, когда никакая трансформация более невозможна»³ (Simondon, 1989: 155). Итак, метастабильная система — это система, идентифицирующая свои внутренние элементы в качестве потенциалов преодоления своей же внутренней несовместимости. Эти потенциалы актуализируются, что означает их перевод на новый уровень, а также их энергетическое и функциональное обогащение. В самом деле, каждый из упомянутых технических объектов, оказавшихся в руднике, воспринимается в момент его развития в качестве «зародышей» или «семян», будущих продвинутых технических объектов. Эта метастабильность является, по Симондону, характеристикой любых индустриальных и постиндустриальных технических систем, где каждая «техническая диспозиция... вводит функцию, которая делает возможным появление других технических диспозиций; таким образом, она (диспозиция) встроена в последовательность, которая не исключает изменения, а стимулирует их» (Simondon, 2013: 342).

Однако и такая система имеет свои пределы. Отметим, что помимо развития технических систем существуют также переходы от одной технической системы к другой, маркирующие в том числе исторические и культурные эпохи. Раннеиндустриальная техническая система, ассоциируемая с паровыми двигателями, обнаруживает одну эпоху, границы которой упираются в размеры этих двигателей и связанные с ними сложности в эксплуатации: «...по мере того как паровой двигатель становится все более мощным, становится все более громоздким. Его невыгодно использовать на мощностях менее 5000 лошадиных сил, а «выше определенной мощности никакой выигрыш невозможен: размеры, оборот, затраты — все это обязательно связано друг с другом — накладывают ограничение, которое было бы немисливо превзойти» (Stiegler, 2018: 55). Отсюда постепенный переход от парового двигателя к двигателю внутреннего сгорания, что реконфигурирует всю социально-экономическую систему. Например, в США в XX в. стали демонтировать построенные за вторую половину XIX в. железные дороги и заменять их автострадами. Также этот переход знаменует собой, как показывает Симондон, появление совершенно иного географического мышления, поскольку меняются приоритеты добываемых ресурсов. Если в первом случае производство концентрировалось вокруг угольных разрезов, являвшихся «ключевыми точками» производства, то в дальнейшем таковыми стали нефтяные месторождения, что изменило конфигурацию общества и характер межгосударственных отношений (Simondon, 1989: 223–224).

Описываемая Симондоном логика изобретения имеет много общего с множеством других описываемых им логик так называемой индивидуации. Так, к примеру, аналогичным образом описываются разнообразные виды формирования организмов, которые на уровне своего роста демонстрируют процессы непрерывной ди-

вергенции органов, неотделимой от их функциональной интеграции. Однако, по Симондону, фундаментальное отличие организма от машины состоит в том, что в первом отдельные его части всегда уже даны вместе с целым и в отрыве от него не могут существовать, тогда как в случае с машиной (равно как и с любым другим техническим объектом) части предшествуют целому. На базовом уровне машина — это совокупность технических элементов. В этом плане индивидуация организма — это индивидуация всегда уже конкретного объекта, где органы эволюционируют вместе с организмом, тогда как эволюция машины — это взаимная адаптация отдельных элементов, функций и их комплексов, процесс, который, с точки зрения Симондона, является асимптотическим — машина стремится достигнуть того же уровня единства, что и организм, будучи не в состоянии этого сделать. Даже в самой совершенной машине всегда остается так называемый абстрактный остаток, что связано с родовой безосновностью входящих в ее состав частей (там же: 23).

При этом было бы большой ошибкой полагать, что сущностная абстрактность машины влечет за собой механистическую концепцию конкретизации, в соответствии с которой отдельные детали объединяются по некоему изначально данному плану или схеме. Ни в одной из фаз конкретизации парового двигателя мы не в состоянии выделить какой-то изначально данный, идеальный план паровой машины, который был бы затем претворен в жизнь, хотя мы и не можем назвать изобретение чем-то чисто случайным. Скорее речь идет о постоянном экспериментировании, где человеку принадлежит роль оператора. Очевидна роль воображения человека, который выходит за пределы конкретных свойств материи, чтобы предугадать их возможные сочетания, но это воображение является скорее *чувствительностью* к определенным материальным элементам, способности их раскрыть, актуализировать. Последние не являются изолированными единицами: каждый из них обладает какими-то свойствами, которые выступают в качестве возможностей ее сочетания с другим элементом. Причем такие возможности познаются только в конкретном опыте конструирования. В этом плане можно согласиться с комментатором Симондона, Бернардом Стиглером, сравнивающим изобретателя с актером, который слушает «сигналы объектов, читает текст материи». Технические объекты никогда сознательно не задумываются человеком. Он не является их «автором». Логика или, вернее, способ существования технического объекта всегда является, «эмпирической, экспериментальной и в некотором смысле квазиэкзистенциальной», она «раскрывается только в ее реализации, в переживании самого объекта или, так сказать, на сцене, а не в концепции» (Stiegler, 2016: 102). Таким образом, наука и техника превращаются в технонауку, а конкретизация оказывается все более неопределенным процессом.

Учитывая эту характеристику работы человека с машинами, необходимо провести различие между раннеиндустриальной и позднеиндустриальной конкретизациями. Первую Симондон называет аналитической, а вторую синтетической. С точки зрения Симондона, конкретизацию тепловых двигателей и угольного рудника следует называть аналитической, поскольку конструирование в ней ведется во многом вслепую, «на ощупь», скорее индуктивно, будучи неотделимым от «полевого» ознакомления со свойствами материи. Такое конструирование еще не обеспечено солидной теоретической базой. В противоположность этому в позднеиндустриальный период накопленное знание физических свойств материи поз-

воляет сделать отправной точкой конструирования именно человеческое изображение.

Упомянувшееся во введении отчуждение машины от человека является одним из аспектов конкретизации — дивергенции «пользовательского» и «инженерного» способов существования машины⁴. В первом случае машина эксплуатируется индивидом, не имеющим четкого представления о принципах ее функционирования, для которого важно, чтобы она лишь осуществляла предписанные ей действия. В свете второго способа машина, наоборот, определяется исходя из ее внутренней логики (генезиса, научно верифицируемой функции), что позволяет произвести, настроить или отремонтировать технику. Эти два отношения к технике являются двумя крайними точками конкретизации технического объекта. По Симондону, они несовместимы, но при этом нуждаются в медиации.

Вопреки заявлениям критиков технологий проблема не в том, что машина не соответствует человеческим потребностям, а в том, что конструкция машины сложна и непонятна обывателю. Машина, по выражению Симондона, говорит на незнакомом ему языке (Simondon, 2016: 65). Более того, Симондон соглашается с тем, что в доиндустриальную эпоху с большими основаниями можно было говорить о социально-техническом единстве культуры, поскольку орудия изначально человекоразмерны, «подручны» (Хайдеггер, 1997: 103). Конструкция и функция орудия, как правило, проще, понятнее, а главное, соответствует естественным возможностям человеческого тела. И наоборот, промышленная сборка автомобилей, телевизоров, двоичная система счисления в ранних ЭВМ нуждаются в специальной расшифровке, которая в рамках их повседневной эксплуатации оказывается невозможной за редким исключением. Вот почему в своем утилитарном существовании машина неизбежно оказывается «закрытым техническим объектом», не допускающим (или допускающим не в полной мере) смешения использования с производством, где последнее требуется для противостояния износу.

При этом подлинно открытыми объектами являются, согласно Симондону, промышленные машины, «которые используются в рамках функциональной непрерывности от процесса производства до процесса использования» (Simondon, 2016: 61). В частности, примерами подобных машин, по Симондону, являются самолеты, локомотивы, турбины, паровой двигатель, словом, те объекты, которые не предполагают индивидуального использования и которые существуют в той же среде, в которой были произведены. Если открытый технический объект остается регулируемым и поддающимся модернизации, то закрытый иногда даже не допускает ремонта (там же). Симондон называет промышленный технический объект «неотеническим», поскольку он «все еще в некоторой степени находится в состоянии строительства, подобно растущему организму» (там же). Так, к примеру, локомотив, по Симондону, имеет более длительный срок службы, чем автомобиль, потому что локомотив предназначен для периодического ремонта; его можно разбирать и ремонтировать по частям, как если бы он оставался в состоянии непрерывного генезиса» (там же).

Поскольку даже в условиях рыночной логики машина в условиях своего использования должна противостоять деградации, она часто (но не всегда) соотносится с «сетями техничности», связанными с обслуживанием технического объекта. Речь может идти о сети складов деталей и центров обслуживания, куда пользователь может обратиться в случае поломки. Вообще говоря, наличие стандартизированной

ванных запчастей, подходящих для разных моделей машин, являющееся маркером индустриального производства, с точки зрения Симондона, представляет собой немаловажное условие открытости технического объекта. В сборнике «Изобретение техники» Симондон использует понятие «терминал», которое, по словам Симондона, хоть и применяется в информационных технологиях для обозначения «станций, подключенных к компьютеру», «имеет гораздо более общее значение» (Simondon, 2018: 99). К примеру, в случае с производством и эксплуатацией автомобилей терминалами будут заправки и автомобильные станции. Терминал не является ни прямым воспроизведением производственного центра, ни «аватаром» пользователя, но есть то, что обеспечивает сложную и диверсифицированную медиацию между первым и вторым. В представлении Симондона автомобильные станции — это терминалы «нескольких разнородных центров» и «дилеров определенных фирм, но также предлагают различное топливо, смазочные материалы, лампы, пневматические шины из множества производственных центров» (там же: 103). Кроме того, как пишет Симондон, терминалы учитывают запросы пользователей, что влияет на производственный центр. Таким образом, терминал оказывается промежуточным, виртуальным пространством, где вступают во взаимодействие разнородные элементы — личный и ситуативные запросы пользователя, различные виды продукции, бренды и т. д.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Данное исследование носит исторический характер — нам было важно проанализировать, как Симондон описывает конкретизацию машин на наиболее проработанном им примере — эволюции парового двигателя и связанной с ним раннеиндустриальной технической системы.

Нам удалось очертить общие контуры симондоновской теории индивидуации, которая основывается на термодинамической аналогии дефазированной системы, и показать, что конкретизация — преломление теории индивидуации в рамках исследования эволюции машин — является выражением нон-антропологического подхода к исследованию техники, противостоящей пониманию человека как скорее метафизической, культурной инстанции в работах критиков технического прогресса, а также описать, как образ дефазированной или метастабильной системы раскрывается Симондоном на примере изобретения двигателя Ньюкомена и эволюции угольного рудника. Мы демонстрируем это на примере долгой эволюции тепловых двигателей, в результате которой античная игрушка превращается в техническое ядро индустриального общества, являющегося, с точки зрения Симондона, шагом на пути формирования новой природы.

Исследование, казалось бы, устаревших технологий открывает новую перспективу рассмотрения технических систем, где во главу угла ставится исследование машин в перспективе коммуникации между объектами в рамках создания самоорганизующейся искусственной среды (вспомним пример умного дома и интернета вещей). Такая среда вещей могла бы рассматриваться в качестве следующей ступени конкретизации технической среды, начатой в угольном руднике и продолжившейся уже на совершенно иных условиях на автоматизированных электростанциях и в лабораториях.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Тут есть много переключек с работой французского антрополога Андре Леруа-Гурана «Человек и материя», в которой тот исследовал развитие человека в аспекте развития его технических средств.

² При обсуждении эволюции парового двигателя не следует забывать о том, что начало его перехода к фазе конкретизации связано с общей дестабилизацией британской аграрной системы производства, определявшейся, как показывает историк Бертран Жиль, столкновением трех факторов: демографическим ростом, исчерпанием древесного угля как основного источника энергии и открытием рынков сбыта в колониях (Gille, 1986: 591).

³ Французский философ в общих чертах придерживается принятого в физике отделения метастабильных систем от систем стабильных и нестабильных. Если стабильные воплощают собой максимально устойчивые системы или состояния материи, то нестабильные, наоборот, крайне текучие и подвижные. Метастабильные системы являются чем-то промежуточным между ними.

⁴ Одним из этапов конкретизации технического объекта является его разделение на сферу использования и сферу производства. Это чем-то похоже на механизм технической инновации при капитализме, описанный историками техники, при котором технический объект приобретает широкую сферу употребления. Сначала машина изобретается, после чего тестируется, а затем поступает в продажу и начинает распространяться (Shon, 1963: viii).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Новая философская энциклопедия в 4 т. (2010) Т. 2. М. : Национально-общественный научный фонд. 639 с.

Хайдеггер, М. (1997) Бытие и время. М. : Ad Marginem. 451 с.

Хоркхаймер, М. (2011) Затмение разума. К критике инструментального разума. М. : Канон+, 224 с.

Шопенгауэр, А. (1993) О четвероюм корне... Мир как воля и представление. Критика кантовской философии. М. : Наука. Т. 1. 672 с.

Юнг, К. (2009) Эон. Исследования о символике самости. М. : Академический проект. 340 с.

Barthélémy, J.-H. (2015) Life and Technology: An Inquiry Into and Beyond Simondon. Meson Press. 74 p.

Basalla, G. (2008) The Evolution of Technology Cambridge : Cambridge University Press. 248 p.

Combes, M. (2013) Gilbert Simondon and the Philosophy of the Transindividual. Cambridge, Massachusetts : The MIT Press. 119 p.

Gille, B. (1986) The History of Techniques. New York. London. Paris. Montreux. Tokyo : Gordon and Breach Science Publishers. Vol. I. 885 p.

Massumi, B. (2012) 'Technical Mentality' Revisited // Arne De Boever, Alex Murray, Jon Roffe and Ashley Woodward. Gilbert Simondon: Being and Technology. Edinburgh : Edinburgh University Press. 236 p.

Simondon, G. (1989) Du Mode des Existence des Objets Techniques. Orne : Aubier. 337 p.

Simondon, G. (2005) L'invention dans les techniques. Paris : Editions du Seuil. 351 p.

Simondon, G. (2013) L'individuation à la lumière des notions de forme et d'information. Grenoble : Millon. 567 p.

Simondon, G. (2014) Psychosociologie de la technicité // Simondon G. Sur la technique. Paris : Presses Universitaires de France. 461 p.

Simondon, G. (2018) La resolution des problèmes. Paris : Presses Universitaires de France. 353 p.

Stiegler, B. (2018) La technique et le temp. Paris : Fayrd. 958 p.

Shon, D. (1963) Technology and Change New York. Delta Book. P. viii.

Дата поступления: 30.06.2022 г.

CONCRETIZATION OF THE INDUSTRIAL MACHINE IN THE LIGHT OF GILBERT
SIMONDON'S INDIVIDUATION THEORY

B. V. PODOROGA
RAS INSTITUTE OF PHILOSOPHY

The article attempts to analyze the concept of concretization, which is one of the key concepts in the Gilbert Simondon's individuation theory. Concretization as a machine (technical) dimension of individuation, which in Simondon's ontology acts as a process of becoming (physical, organic, socio-mental). Individuation is determined by the analogy of a "dephased system" going back to thermodynamics, where becoming is an effect of tension between two levels of being that differ in their structure and properties.

Concretization is considered as an optimistic theory of the development of industrial technology, which elaborates a gap between man and machine arising both at the social and cultural levels in the 19th-20th centuries. Moreover, this theory is developed by Simondon as competing with critical theories of technological progress, in which the latter is considered as a process of alienation of a human by a machine. For Simondon, concretization involves human in a technical process, where the formation of a machine is the elaboration by the human of a specific environment for it, comparable to the ecosystem of living organisms.

The process of concretization is considered on the example of the development of the Newcomen steam engine in a coal mine, which provokes the growth of the industrial system as a whole. The latter, having certain limits of use, turns out to be the basis of what Simondon calls the "techno-geographical environment" associated with the modern global technological system.

Keywords: Gilbert Simondon; individuation; concretization; human; machine; anthropology; phase-shift; recursive causality; metastable system

REFERENCES

- Novaia filosofskaiia entsiklopediia* in 4 vols. (2010) Vol. 2. Moscow, National Public Scientific Foundation. 639 p. (In Russ.).
- Khaidegger, M. (1997) *Bytie i vremia*. Moscow, Ad Marginem. 451 p. (In Russ.).
- Khorokhaimer, M. (2011) *Zatmenie razuma. K kritike instrumental'nogo razuma* / transl. from English by A. A. Iudin; preface by V. Iu. Kuznetsov; ed. by V. Iu. Kuznetsov. Moscow, Kannon +, 224 p. (In Russ.).
- Shopenauer, A. (1993) *O chetveroiaikom korne... Mir kak volia i predstavlenie. Kritika kantovskoi filosofii*. In 2 vols. Moscow, Nauka, Vol. 1. 672 p. (In Russ.).
- Iung, K. (2009) *Eon. Issledovaniia o simvoliki samosti*. Moscow, Akademicheskii proekt, 340 p. (In Russ.).
- Barthélémy, J.-H. (2015) *Life and Technology: An Inquiry Into and Beyond Simondon*. Meson Press. 74 p.
- Gille, B. (1986) *The History of Techniques*. New York. London. Paris. Montreux. Tokyo, Gordon and Breach Science Publishers. Vol. I. 885 p.
- Combes, M. (2013) *Gilbert Simondon and the Philosophy of the Transindividual*. Cambridge, Massachusetts, The MIT Press. 119 p.
- Massumi, B. (2012) 'Technical Mentality' Revisited. In: Boever A. De, Murray A., Roffe J. and Woodward A. *Simondon G. Being and Technology*. Edinburgh, Edinburgh University Press. 236 p.
- Simondon, G. (1989) *Du Mode des Existence des Objets Techniques*. Orne, Aubier. 337 p.
- Simondon, G. (2018) *La resolution des problèmes*. Paris, Presses Universitaires de France. 353 p.
- Simondon, G. (2013) *L'individuation à la lumière des notions de forme et d'information*. Grenoble, Millon. 567 p.
- Simondon, G. (2005) *L'invention dans les techniques*. Paris, Editions du Seuil. 351 p.

- Simondon, G. (2014) Psychosociologie de la technicité. In: Simondon G. *Sur la technique*. Paris, Presses Universitaires de France. 461 p.
- Stiegler, B. (2018) *La technique et le temp*. Paris, Fayrd, 958 p.

Submission date: 30.06.2022.

Подорога Борис Валерьевич — кандидат философских наук, младший научный сотрудник сектора социальной философии Института философии РАН. Адрес: 109240, Российская Федерация. г. Москва, ул. Гончарная, д. 12, стр. 1. Тел.: +7 (495) 697-98-93. Эл. адрес: boris.podoro-ga@gmail.com

Podoroga Boris Valeryevich, Candidate of Philosophy, Junior Researcher, Sector of Social Philosophy, Institute of Philosophy, Russian Academy of Sciences. Postal address: 12, Goncharnaya St., Bldg. 1, Moscow, Russian Federation, 109240. Tel.: + 7 (495) 697-98-93. E-mail: boris.podoroga@gmail.com

DOI: 10.17805/zpu.2022.3.6

Утопия Т. Мора как способ конструирования общества: социально-философский анализ

С. В. РАССАДИН

ТВЕРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ, ИНСТИТУТ ФИЛОСОФИИ РАН,

Н. Н. КОЗЛОВА

ТВЕРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

Авторы исследуют способы конструирования общества в книге Т. Мора «Утопия» и полагают, что уникальность утопического дискурса заключается в его конструктивистском потенциале, в проектировании новой целостной модели общества. Авторы считают, что конструирование нового типа общества основано на глубокой рефлексии социальной реальности. Т. Мор вносит существенный научный вклад в анализ общественного бытия. Конструирование утопии фундируется антропологическими взглядами Т. Мора, который предлагает новую трактовку смысла человеческой жизни, ценностного измерения и социального назначения личности, что реализуется через проектирование соответствующего социального бытия. Авторы приходят к выводу, что утопия является способом введения в дискурс новых практик, конфигураций соотношения различных элементов, раздвигающих горизонты социального и позволяющих адаптировать читателя к толерантному восприятию иного социального порядка, признания отличных от существующих моделей общества.

Ключевые слова: утопия; конструирование общества; общественный идеал; гуманизм; альтернатива; человек

Тема утопии является в социально-философском дискурсе одной из наиболее актуальных и дискуссионных. С. Жижек утверждает, что «основная задача сегодня состоит в том, чтобы заново открыть утопию, пространство утопии», и видит в этом вопрос выживания общества: «будущее будет утопией — или его не будет вообще» (Философские наброски ... , 2012). Обращение к идеям утопических про-