

УДК 316.4

## ФЕНОМЕНОЛОГИЯ МОБИЛЬНОСТИ: МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ\*



**Моисеенко Ян Юрьевич,**

Институт философии и права  
Уральского отделения Российской академии наук,  
аспирант,  
Екатеринбург, Россия,  
E-mail: yan.moiseenko@mail.ru

### *Аннотация*

В статье рассматривается место и роль «мобильного поворота» в социологии и философии постмодерна, теоретико-методологический инструментарий школы «мобильной социологии», а также развивается феноменологический взгляд на «мобильность» в рамках фундаменталь-онтологического метода Мартина Хайдеггера.

### *Ключевые слова:*

Мобильный поворот, мобильность, постмодерн, феноменологический метод, Фундаменталь-онтология, Мартин Хайдеггер.

Всесторонний анализ развёртывания европейской интеллектуальной мысли в XX в. приводит многих авторитетных исследователей (М. Фуко, Д. Белл, М. Кастельс и др.) к выводу, что с конца 50-ых – начала 60-ых гг. в философии справедливо констатировать некий мировоззренческий сдвиг, что в научном дискурсе принято связывать с переходом от парадигмы Модерна к Постмодерну. Отмеченная трансформация европейского логоса, безусловно, находилась во взаимозависимости со структурными изменениями в области человеческого бытия, что наиболее эксплицитным образом нашло выражение

в процессе глобализации: транснационализации капиталистических систем в мировой экономике, создании открытых, трансграничных политических зон (Евросоюз), медиатизации общественной жизни и конвергенции «индустрии развлечений» с политическими процессами (политические talk-show и пр.).

Поскольку настоящий процесс «размягчения» Модерна и «размытия» традиционных для него установок остаётся открытым по настоящий момент, различные заявления о подведении каких-либо итогов постмодернистских трансформаций едва ли имеют какое-либо неопровержимое обоснование,

---

\* Статья подготовлена в рамках проекта фундаментальных исследований Института философии и права УрО РАН: проект № 15–19–6–1 «Разработка концепта мобильности в современных гуманитарных и социально-политических исследованиях: теоретико-методологический анализ»

но могут быть сформулированы в виде прогнозов эсхатологического характера. В подобном ключе можно интерпретировать концепцию «Конца истории» [15] и «Великого разрыва» [14] Ф. Фукуямы, «Конца знакомого мира» И. Валлерстайна [4], «Конца философии» [8] и «Конца экономики» [9] А.Г. Дугина. В связи с этим к концу 90-ых – началу 2000-ых гг. сформировалась несколько серьезных научных школ, целая плеяда отдельных исследователей, которые предприняли попытку парадигмального осмысления смещения философских оснований гуманитарных наук. В качестве отправных пунктов рефлексии по этому поводу можно привести гносеологически новаторский подход Мишеля Фуко в работе «Археология знания» [13], переосмысление структурализма концепцией «ризоматических структур» и «шизоанализом», разработанными Ж. Делёзом и Ф. Гваттари в «Капитализме и шизофрении» [6], в диалогах Ж. Делёза и М. Фуко, включённых в книгу «Переговоры» [7]. Не менее важны и философские изыскания, развенчивающие онтологические основания парадигмы Модерна: среди них ироническое предположение Б. Латура о том, что «Нового времени не было» [11], теория «дереализация реальности» Вирильо [5], представление о «дезорганизованном капитализме» С. Лэша и Дж. Урри [20].

В контексте настоящего исследования, интерес представляет ракурс на описываемый парадигмальный сдвиг с точки зрения социальной философии, а также социологии постмодерна. Наиболее яркими представителями этого направления являются такие самобытные мыслители как З. Бауман («Текущая современность») [1], П. Бурдьё («Социология социального пространства») [3], М. Кастельс («Информационная эпоха») [10], У. Бек («Общество риска») [2], но не стоит и недооценивать важность новаторской школы «мобильной социологии», полноценно сложившейся к концу XX–XXI вв. Это во многом неординарное направление включает ряд, преимущественно, английских ис-

следователей, чьи имена, может быть, не столь широко известны публике: Т. Крессуэл [16], Ф. Кауфман [19], П. Адей, М. Шеллер [22], однако по масштабам вклада в развитие этой школы, по степени влиятельности в научном мире, социолога Дж. Урри стоит упомянуть отдельно.

Программными работами, в которых Урри сформулировал основные положения своей социальной онтологии, можно считать «Социологию за пределами общества», «Всеобщую сложность», сравнительно новую работу «Мобильности», переведённую на русский язык и изданной в 2012 г. группой «Праксис» [24; 23; 12]. В фокусе внимания последней, ставшей для Дж. Урри промежуточным итогом его научных изысканий, оказываются т.н. «системы мобильностей», под которыми автор подразумевает «комплекс социальных отношений и материальной инфраструктуры, который делает определённый вид перемещения акторов возможным» [12, с. 24]. Стоит заметить, что эти системы включают в себя не только движущихся людей и объекты, но «всевозможные идеи, связи, неподвижные объекты инфраструктуры, всё, что их обслуживает и обеспечивает» [12, с. 24]. В таком подходе к пониманию «мобильности» ещё прослеживается причастность автора к структурализму, системному функционализму, методологию которых Урри использовал на заре научной карьеры. Однако к моменту написания книги «Мобильности», находящейся в фокусе внимания нашего исследования, он уже пересмотрел прежний взгляд на природу и основы «социальности», но при этом сохранил преемственность классической школы социологии О. Конта и Э. Дюркгейма.

Принципиальной особенностью подхода Урри (равно как большинства представителей школы «мобильностей») к социальной онтологии стало ясное понимание того, что постмодернистское распыление «социальности», равно как её интерпретация через призму полиморфных, ризоматических текстур, или относительно произвольным образом генери-

руемых продуктов «машины желаний» Делёза и Гваттари, может быть чреватым. Дж. Урри делает даже специальный акцент на том, что он, следуя постмодернистским трендам, не собирается порывать с дискурсом «социальной реальности» или утверждать неизбежность и необратимость миграции «социальности» в виртуальную среду [12].

Описываемые им различные «мобильности» – миграционные потоки, финансовые транзакции, обмены терабайтов информации в Интернете или локальные практики движения индивидов (автомобильные поездки, пешие прогулки, утренние пробежки), всегда, и вне зависимости от их масштабов сплетены с реальностью *присутствия* в конкретных местах, даже если актора движения сложно идентифицировать более или менее определённо. Причём важно заметить, что речь едва ли идёт о собственной значимости тех мест, где происходит то или иное перемещение в пространстве, равно как и не о важности того, *кто* или *что* конкретно движется, но о ценности социальных отношений, конституируемых (*со-*) *присутствием* акторов в тех или иных пространственных локациях в моменте времени. Иллюстрацией этого тезиса может служить широта диапазона исследуемых схожими методами объектов. В фокус внимания Урри и Крессуэла легко попадают как приложения для смартфона и автомобильная электроника, так и популярные туристические маршруты и сети нефтепроводов. Всё это свидетельствует, в первую очередь, о том, что содержание «мобильных систем» хоть и привязано к материальной инфраструктуре, но не детерминируется напрямую техническими аспектами, а определяется соотношением в них различных мобильностей, их сочетанием и конфигурацией.

Претензия на столь широкий охват человеческого бытия и попытка его осмысления в парадигмальном масштабе во многом обоснована системным характером методологии «мобильных» исследований, как прикладных, так и сугубо теоретических. Во многом, с по-

дачи именно Дж. Урри, «мобильная социология» стала тотально интерпретировать любой социальный факт через призму совокупности систем мобильностей, которые оказывают влияние на индивида, вступающего в подобную социальную коммуникацию, фиксируя его *присутствие* средством вовлечения в те или иные мобильные практики. В этом отношении отдельную значимость приобретает смысл атрибутивного элемента, лежащего в основании любой из мобильных систем – *мобильности* как таковой. Однако вопрос осмысления этого понятия по-прежнему остаётся открытым, даже в рамках непосредственно школы «мобильной социологии».

Показательным в этом отношении является и то, что во введении к книге «Мобильности» отечественный социолог Н. А. Харламов отмечает, что «краеугольными камнями», на которых Урри выстраивает свою философию, являются «движение как социальный феномен» и «понимание организации социальной жизни через конкретно-исторические исследования социальных и технических систем, обеспечивающих это движение» [12, с. 8]. Однако понятие «движение» («movement») не тождественно понятию «мобильности» («mobility») по широте своего диапазона. Подобный вывод можно сделать уже хотя бы потому, как сам Урри многократно пытался дать определение «мобильности»: и через обозначение того, что движется, и как преодоление бездвиженности, и даже через изменение социального статуса. [12, с. 74–75]. И в первом, и во втором, и в третьем случае, он прибегал к описанию, пытаясь определить сущность объекта исследования через перечисления его свойств, одним из которых, предсказуемо, становилось движение. Тем не менее, всё это не является сколько-нибудь исчерпывающим ответом на вопросы: «Чем является мобильность как таковая?», «Что есть такого общего у различных её форм, что позволяет нам объединять их все под понятием «мобильности»?»

Озаботившись поиском ответов на эти немаловажные вопросы, вновь обратимся

к «краеугольным камням» мобильной социологии. Очевидно, что в то время как второй из них свидетельствует о неприкрытом обращении Дж. Урри к опыту структуралистов и постструктуралистов, первый призывает нас исследовать «феномены», что подразумевает совершенно иной философский взгляд. Таким образом, можно сделать вывод, что *возможность* рассмотреть «мобильность» феноменологически заложена в основании этой социологии, пусть она и не выражена эксплицитно (Урри не пишет о феноменологии как об одном из своих методов прямо), что отчасти компенсируется обилием приводимых примеров – *феноменов*, с помощью которых иллюстрируются повседневные практики движения.

Помимо того, что Урри и Крессуэл сами неоднократно выступают как феноменологи в своих исследованиях, выход на это популярное в философии XX в. направление мысли становится возможным и ещё по одной, не менее весомой причине. Ещё в своей работе «Социология за пределами общества», Дж. Урри многократно обращался к философии М. Хайдеггера, уникального автора в феноменологической традиции, который разрабатывал идеи своего учителя Э. Гуссерля в ключе собственной версии новой онтологии, известной как «Фундаменталь-онтология». В частности, Урри неоднократно ссылаясь на статью Хайдеггера «Строить, жить, думать» («Bauen, Wohnen, Denken»), где тот демонстрировал на примере комбинации экзистенций «жить» (wohnen) и «строить» (bauen) возврат к аутентичному *проживанию* человека вместе с вещами, которые находятся [17]. Урри эта идея показалась крайне важной, так как она коррелировала с его собственной аналитикой процессов «субъект-объектной глобализации» (subject-object globalization). Хотя стоит заметить, что, в отличие от Мартина Хайдеггера, который подходил к этой проблематике с точки зрения двух режимов экзистирования Dasein, Джон Урри делал это сугубо в постмодернистском ключе, стирая границы

между «субъектом» и «объектом», вовлекая их в различные мобильные системы. Примером может служить система «автомобильности» («automobility»), а также производный от неё концепт «truck-driver» [24, p. 132].

Отправной точкой феноменологического взгляда на «мобильность» в нашем исследовании может стать метафора моста (die Brücke), которую Урри заимствовал из той же статьи Хайдеггера в целях иллюстрации того, как мобильности способны конструировать и преобразовывать реальность вокруг себя. Если следовать интерпретации Хайдеггера/Урри, то «функция» моста – организовывать «проживание» (dwelling) людей в данной локации, выступая своего рода «актантом» (der Aktant), то есть, иницируя различные формы социальных отношений в диапазоне от «встреч незнакомцев на мосту» до «логистики грузоперевозок» [12, с. 111–112]. Разумеется, «проживание на мосту» («wohnen» Хайдеггера) как «обживание», превращение в «подручное средство», подразумевают «движение» (moving) по мосту от одного берега к другому. Однако М. Хайдеггер подчёркивал, что мост «не соединяет берега, которые уже есть *до него*, напротив, берега появляются только после того, как мост был перекинут через ручей» [17, s. 105–106]. Всё это наталкивает Урри на своеобразный вывод о том, что мост не просто встроен в мобильную систему по факту, но и a priori является «резервуаром» разных мобильностей.

Какого же соотношение мобильности и конкретных практик движения? Что именно делает всевозможные «мобильности» тем, чем они являются в своей сути, а мосты, дороги, проезды, автострады, мобильные телефоны – имманентными элементами различных мобильных систем? В стремлении пролить свет на эти и другие проблемные вопросы, последуем призыву М. Хайдеггера «Назад к самим вещам!» («Back to the Things themselves!») и обратимся за помощью к его фундаментальной работе «Sein und Zeit» (далее ссылки на англоязычный перевод Дж. Маквайера

и Э. Робинсона «Being and Time» [18]), где он излагает программные взгляды на ключевые вопросы философии, интересовавшие его в ходе всей последующей жизни. Помимо принципиальной для Хайдеггера аналитики Dasein и его экзистенциалов (Being-in-the-World, Being-in, Care и др.), во второй главе этой книге он подробно останавливается на факте, что окружающие человека предметы могут быть обнаружены в двух состояниях: «находящимися под рукой» (being-present-at-hand) и «готовыми к использованию» (being-ready-to-hand) [18, p. 98].

Первый тип свидетельствует о повседневном, онтическом понимании бытия окружающих человека вещей, об их «наличности» в мире, второй же характеризует совершенно особый тип вещей – «оборудование» (equipment), которые не являются «вещами» в том смысле, в котором таковыми являются «подручные» вещи. Это принципиальный момент для феноменологического анализа мобильностей, поскольку содержит ключ к корректному пониманию «метафоры моста» Хайдеггера/Урри. Хайдеггер определяет «оборудование» сущностно как «нечто, существующее для чего-то» (something *in-order-to*), где «для чего-то» (*in-order-to*) следует читать как «назначение» (*assignment*) [18, p. 97].

Этот «assignment» подразумевает процесс, где нечто *X* (предмет) служит для достижения *Y* (задача). Но *X* не может существовать независимо от *Y*, что проявляется в полной мере в случае невозможности выполнения *Y*, которая тут же «снимает», абсентирует и сам предмет как «оборудование», переводя его из разряда «being ready-to-hand» в «being present-at-hand». Таким образом, сломанный мост (молоток, автомобиль, смартфон, любой другой *X*), не способный организовать переход с берега на берег, (забить гвоздь, отвезти на работу, совершить звонок или загрузить браузер Google), делает задачу *Y* невыполнимой. С одной стороны, он тут же теряет статус «equipment», но, с другой стороны открывает выход нашей мысли на то, что

Хайдеггер называл «equipmentality», а затем и на «equipmentality structures».

Хайдеггер обращает наше внимание на то, что только сломанная вещь – equipment способна наглядно продемонстрировать нам, что «назначение» (*assignment*) автономно от каждой конкретной вещи being ready-to-hand, а не возникает только вместе с ней. Сломанный мост не может быть использован, но это не отменяет его *in-order-to*, которое остаётся в нашем сознании столь ясным и прозрачным, равно как и понимание, что тому же самому *in-order-to* может служить и переброшенная через ручей доска, или натянутая канатная дорога. Это означает лишь то, что «назначения» (*assignments*) имеют своё собственное, подлинное бытие, отличное от бытия самой вещи-инструмента, посредством которой «назначение» может быть реализовано на практике – данное бытие «assignment» и есть *equipmentality* [18, p. 97].

Однако Хайдеггер утверждает, что любой «инструмент», вышедший из строя, открывает доступ не к отдельному, индивидуальному equipmentality, а к целому комплексу, получившему название *equipmentality structures*. Ведь бытие всякого «in-order-to», в случае с мостом – «чтобы-перейти-через-реку», не может просто «повиснуть в воздухе», поскольку оно всегда неразрывно связано с тотальностью других «in-order-to», как правило, предшествующих ему в цепочке логических последовательностей. Так, например, потребность передвижения через реку подразумевает строительство через неё условного «моста», что, в свою очередь, подразумевает использование в этих целях определённых материалов (дерева, железа, бетона), что также подразумевает добычу этих материалов и полезных ископаемых, и так далее. Совокупность *assignments* в их предельном разветвлении в структурах *equipmentality* даёт фундаменталь-онтологическое понимание *Мира*, обладающего собственным бытием, а не того «мира», что сводится к совокупности вещей «presented-at-hand» в рамках старой онтологии.

Итак, мы выяснили, что причина, по которой Дж. Урри считал мосты, автострады, дороги, мобильные телефоны важными элементами «парадигмы мобильности» (mobility paradigm), заключается в том, что все они, будучи по своей сущности «mobile equipment», находятся в онтологической связи («in-order-to») с различными практиками движения. Одновременно с этим, они являются имманентными элементами широкого спектра «mobility systems», так как их бытие (*движение*) не имеет своего индивидуального источника, а предстаёт лишь метонимией тотального бытия «in-order-to» (в данном случае – *мобильности*), подобно тому, как осколок тщится отразить ту же картину, которую целое зеркало охватывает целиком. Таким образом, предположение Урри о том, что мост (автомобиль или любой другой «mobile equipment») как будто является «резервуаром» мобильности, имеет серьёзные онтологические основания, поскольку бытие вещи ready-to-hand «приписывается» (assigns) ей мобильностью (mobility), которая и заполняет его своим смыслом. При этом сама эта «связь» (assignment) бытия вещи с мобильностью остаётся сокрытой для нас в обыденном мышлении, только лишь феноменологический взгляд на онтологию позволяет сделать её явной.

Между тем, Хайдеггер утверждал, что его Фундаменталь-онтология возможна только как феноменология [18, р. 62], так что необходимо дать и феноменологическую характеристику мобильности. В первую очередь, нам следует определиться, справедливо ли считать мобильность «феноменом»? Очевидно, конкретные практики движения (movement), часто попадающие в фокус эмпирических исследований (туризм, миграционные потоки, движение капиталов и т. д.) являются φαίνόμενα в греческом смысле, поскольку всё это, в той или иной степени наблюдаемые события, которые отслеживаются непосредственным образом. Однако «мобильность» выпадает из этого ряда, поскольку не наблюдается напрямую и как таковая, но только посредством выражения

в различных практиках движения, будучи их нескончаемым онтологическим источником: таким образом, в традиционном понимании «феномена» ей следует отказать.

Тем не менее, феноменология Хайдеггера предлагает иной взгляд на сущность «феномена». Во-первых, феномен у него остаётся сокрытым вплоть до момента, пока не будет подвергнут феноменологическому анализу, тогда как то, что «являет себя» представляет собой «явление феномена», но не сам феномен как таковой (appearance of phenomenon). Во-вторых, феномен нужно понимать как «нечто, присущее тому, что являет себя, и присущее настолько фундаментально, глубоко, что полностью определяет смысл и характер этого явления». И, в-третьих, хайдеггеровский феномен является конечным, и, в то же время, отправным моментом феноменологического взгляда на бытие: «За феноменом ничего не может быть!» [18, р. 60]. В качестве иллюстрации базовых принципов своей феноменологии Хайдеггер приводит достаточно простой, но показательный пример: болезнь являет себя в симптомах, однако ошибочно считать их «феноменом», поскольку те не имеют собственного бытия, а только указывают на бытие, что остаётся сокрытым, бытие самой болезни. [18, р. 64]. Исходя из этого, симптоматика предстаёт лишь явлением «феномена» (appearance of the phenomenon), тогда как болезнь – им самим.

Аналогичную логику рассуждения разумно применить и к отношениям, установленным между мобильностью как таковой (mobility) и конкретными практиками движения (movements) – таким образом, получается, что как раз «движение» феноменом (в хайдеггеровском его смысле) и не является, а оно предстаёт его явлением (appearance), тогда как мобильность – по всем трём позициям – отвечает сущности феномена. Подобный взгляд на мобильность и формы её проявления даёт феноменологическую интерпретацию серьёзной «образной» составляющей мобильной социологии. В частности, в книгах «В пути» Т. Крессуэла, «Мобильности» и «Социология

за пределами общества» Дж. Урри уделяется огромное внимание образам «движущегося мира», также метафорике, связанной с движением (образы «Земного шара», используемые в рекламе, метафора автомагистралей как «кровеносной системы»). [16; 24]. Известно, что художественные тропы, в частности метафоры, представляют собой скрытые «отсылки», «указатели» на то, чем они сами не являются. Так что, получается, использование теоретиками мобильной социологии в своём методологическом арсенале *символизма* подспудно свидетельствует о том, что они, в большей степени, сами склонны понимать движение не буквально, а феноменологически, то есть, как форму явления феномена «мобильности» (appearance of the phenomenon of «mobility»).

Подводя итоги, можно сделать вывод, что парадигмальный характер «мобильному повороту» («mobility turn») в гуманитарных науках придаёт не только наличие нескольких научных школ в разных странах мира, высокая степень теоретической проработанности или междисциплинарный характер всего направления в целом. Особую роль в этом играет как раз открытость мобильной социологии широчайшему инструментально-методологическому арсеналу, включающему в себя, как эмпирических методов исследования, так и философские – как показало настоящее исследование, и феноменологию М. Хайдеггера. Разумеется, учитывая все факторы, философия «мобильности» в своей комплексной сложности аффектировала и социологию, и политологию и психологию как теоретические дисциплины, но, ни в коем случае, нельзя забывать и о прикладных её аспектах, влиянии на экономическую географию, (в частности, урбанистику) или транспортное планирование. Совокупность этих «вложений» позволяет охватить человеческое бытие в его тотальности, реагировать на малейшие колебания его развёртывания, а также следовать «пульсу времени», то есть быть по-настоящему *современной*, что открывает пути дальнейшего исследования «мобильности»

в феноменологической или какой-либо иной философской традиции.

1. Бауман З. Текучая современность. СПб.: Питер, 2008. 240 с.
2. Бек У. Общество риска: на пути к другому модерну. М.: Прогресс-Традиция, 2000. 383 с.
3. Бурдьё, Пьер. Социология социального пространства М.: Институт экспериментальной социологии; СПб.: Алетейя, 2007. 288 с.
4. Валлерстайн И. Конец знакомого мира. Социология XXI в. М.: Логос, 2013. 368 с.
5. Вирильо П. Машина зрения. Наука: Ленинградское отделение, 2004. 144 с.
6. Делёз Ж., Гваттари Ф. Анти-Эдип. Капитализм и шизофрения. Екатеринбург, Изд-во «У-Фактория», 2007. 672 с.
7. Делёз Ж., Фуко М. Переговоры. СПб.: Наука, 2004. 233 с.
8. Дугин А.Г. Постфилософия. Три парадигмы в истории мысли. М.: Евразийское движение, 2009. 744 с.
9. Дугин А.Г. Конец экономики. СПб.: Амфора, 2010. 479 с.
10. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура. М.: Высшая Школа Экономики, 2001. 608 с.
11. Латур Б. Нового Времени не было. СПб.: Изд-во Европ. ун-та в С.-Петербурге, 2006. 240 с.
12. Урри Дж. Мобильности / пер. с англ. А.В. Лазарева. М.: Праксис, 2012. 576 с.
13. Фуко М. Археология знания. СПб.: ИЦ «Гуманитарная Академия»; Университетская книга, 2004. 416 с.
14. Фукуяма Ф. Великий разрыв. М.: АСТ, 2008. 480 с.
15. Фукуяма Ф. Конец истории и Последний человек. М.: АСТ, 2007. 588 с.
16. Cresswell T. On the Move: Mobility in the Modern Western World. Routledge: Taylor & Francis Group, 2011. 342 p.
17. Handwerkheft IV Entwurf III / IV 2. Jahreskurs. Konzept und Struktur Marcello Nasso. // Heidegger M. Bauen, Wohnen, Denken, ETH Zürich, 2014. s. 102–111.
18. Heidegger M. Being and Time / translated by John Macquarrie & Edward Robinson, Blackwell Publishers Ltd, 1962. 589 p.
19. Kaufmann V. Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology. Aldershot, Ashgate, 2002. 110 p.
20. Lash S., Urry J. Economies of Signs and Space, London: TCS/Sage, 1994. 351 p.
21. Munday R. On reading «Being and Time»: an explication and commentary. URL: [http://www.visual-memory.co.uk/b\\_resources/being\\_and\\_time.html](http://www.visual-memory.co.uk/b_resources/being_and_time.html) (дата обращения: 25.01.2016).
22. Sheller M., Urry J., The new mobilities paradigm. Environment and Planning A 38, 2006b: 207–226.
23. Urry J. Global complexity. Global Complexity, Cambridge: Polity, 2003.
24. Urry J. Sociology beyond the society: Mobilities for the twenty first century. London and New York: Routledge, 2000. 255 p.

1. Bauman Z. Tekuchaya sovremennost'. SPb.: Piter, 2008. 240 s.
2. Bek U. Obshhestvo riska: na puti k drugomu modernu. M.: Progress-Tradiciya, 2000. 383 s.
3. Burd'e, P'er. Sociologiya social'nogo prostranstva M.: Institut e'ksperimental'noj sociologii; SPb.: Aletejya, 2007. 288 s.
4. Vallerstajn I. Konec znakomogo mira. Sociologiya XXI v. M.: Logos, 2013. 368 s.
5. Viril'o P. Mashina zreniya. Nauka: Leningradskoe otdelenie, 2004. 144 s.
6. Delyoz Zh., Gvattari F. Anti-E'dip. Kapitalizm i shizofreniya. Ekaterinburg, Izd-vo «U-Faktoriya», 2007. 672 s.
7. Delyoz Zh., Fuko M. Peregovory. SPb: Nauka, 2004. 233 s.
8. Dugin A.G. Postfilosofiya. Tri paradigmy v istorii mysli. M.: Evrazijskoe dvizhenie, 2009. 744 s.
9. Dugin A.G. Konec e'konomiki. SPb.: Amfora, 2010. 479 s.
10. Kastel's M. Informacionnaya e'poxa: e'konomika, obshhestvo i kul'tura. M.: Vysshaya Shkola E'konomiki, 2001. 608 s.
11. Latur B. Novogo Vremeni ne bylo. SPb: Izd-vo Evrop. un-ta v S.-Peterburge, 2006. 240 s.
12. Urri Dzh. Mobil'nosti / per. s angl. A.V. Lazareva. M.: Praksis, 2012. 576 s.
13. Fuko M. Arxeologiya znaniya. SPb: IC «Gumanitarnaya Akademiya»; Universitetskaya kniga, 2004. 416 s.
14. Fukuyama F. Velikij razryv. M.: AST, 2008. 480 s.
15. Fukuyama F. Konec istorii i Poslednij chelovek. M.: AST, 2007. 588 s.
16. Cresswell T. On the Move: Mobility in the Modern Western World. Routledge: Taylor & Francis Group, 2011. 342 p.
17. Handwerkheft IV Entwurf III / IV 2. Jahreskurs. Konzept und Struktur Marcello Nasso. // Heidegger M. Bauen, Wohnen, Denken, ETH Zürich, 2014. s. 102–111.
18. Heidegger M. Being and Time / translated by John Macquarrie & Edward Robinson, Blackwell Publishers Ltd, 1962. 589 p.
19. Kaufmann V. Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology. Aldershot, Ashgate, 2002. 110 p.
20. Lash S., Urry J. Economies of Signs and Space, London: TCS/Sage, 1994. 351 p.
21. Munday R. On reading «Being and Time»: an explication and commentary. URL: [http://www.visual-memory.co.uk/b\\_resources/being\\_and\\_time.html](http://www.visual-memory.co.uk/b_resources/being_and_time.html) (data obrashheniya: 25.01.2016).
22. Sheller M., Urry J., The new mobilities paradigm. Environment and Planning A 38, 2006b: 207–226.
23. Urry J. Global complexity. Global Complexity, Cambridge: Polity, 2003.
24. Urry J. Sociology beyond the society: Mobilities for the twenty first century. London and New York: Routledge, 2000. 255 p.

UDC 316.4

## PHENOMENOLOGY OF MOBILITY: METHODOLOGICAL ASPECT

**Moiseenko Yan Yurievich,**

The Institute of Philosophy and Law,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences,  
graduate student,  
Ekaterinburg, Russia,  
E-mail: yan.moiseenko@mail.ru

### *Annotation*

The article is concerned with place and role of «mobility turn» in postmodernist sociology and philosophy, theoretical and methodological instrumentarium of the «Mobile sociology» school of thought. The phenomenological method to the concept of mobility is expanded within the matter of M. Heidegger's Fundamental ontology.

### *Key words:*

Mobility turn, mobility, postmodernity, phenomenological method, Fundamental ontology, Martin Heidegger.