

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
ПИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

SOI: [1.1/TAS](#) DOI: [10.15863/TAS](#)

International Scientific Journal Theoretical & Applied Science

p-ISSN: 2308-4944 (print) e-ISSN: 2409-0085 (online)

Year: 2021 Issue: 10 Volume: 102

Published: 01.10.2021 <http://T-Science.org>

QR – Issue



QR – Article



Yuri Dmitrievich Mishin

Siberian State University of Railway Transport
Ph. D., Professor

Pavel Mikhailovich Postnikov

Siberian State University of Railway Transport
Candidate of Technical Sciences, Professor
Novosibirsk, Russia

Artur Aleksandrovich Blagorodov

Institute of Service Sector and Entrepreneurship(branch) of DSTU
Bachelor's degree

Vladimir Timofeevich Prokhorov

Institute of Service Sector and Entrepreneurship(branch) of DSTU
Doctor of Technical Sciences, Professor
Shakhty, Russia

Galina Yuryevna Volkova

LLC TSPOSN «Ortomoda»
Doctor of Economics, Professor
Moscow, Russia

TRANSPORT IS A UNIVERSAL TOOL FOR ORGANIZING THE SPACE-TIME CONDITIONS OF THE MOVEMENT OF MATTER

Abstract: *In the article, the authors proposed a systematic approach to the study of the concept of "movement". We have developed a systematic description of this fundamental concept for the worldview and have defined a place for transport in the traffic system. Transport is a universal tool for the implementation of movement as self-movement, which serves as a sufficient argument to classify transport as a system-forming concept of the worldview. It is necessary not only to correct the existing characteristic of transport associated with the restriction of transport by the function of moving goods, but also to supplement it with the function of organizing reality, which well shows its status in the reproduction of the cell. Transport is a universal tool for creating space-time conditions of development in the system of motion of matter.*

Key words: *transport, movement, tool, universality, cargo, organization, worldview, public or social transport, conceptual thinking.*

Language: *Russian*

Citation: *Mishin, Y. D., Postnikov, P. M., Blagorodov, A. A., Prokhorov, V. T., & Volkova, G. Y. (2021). Transport is a universal tool for organizing the space-time conditions of the movement of matter. ISJ Theoretical & Applied Science, 10 (102), 76-86.*

Soi: <http://s-o-i.org/1.1/TAS-10-102-3> **Doi:**  <https://dx.doi.org/10.15863/TAS.2021.10.102.3>

Scopus ASCC: 1211.

ТРАНСПОРТ – УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОСТРАНСТВЕННО-ВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЙ ДВИЖЕНИЯ МАТЕРИИ

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317	SIS (USA) = 0.912	ICV (Poland) = 6.630
ISI (Dubai, UAE) = 1.582	РИИЦ (Russia) = 3.939	PIF (India) = 1.940
GIF (Australia) = 0.564	ESJI (KZ) = 9.035	IBI (India) = 4.260
JIF = 1.500	SJIF (Morocco) = 7.184	OAJI (USA) = 0.350

Аннотация: В статье авторы предложили системный подход к исследованию понятия «движение». Разработали системное описание этого фундаментального для мировоззрения понятия и определили в системе движения место для транспорта. Транспорт – универсальный инструмент осуществления движения как самодвижения, что служит достаточной аргументацией причислить транспорт к системообразующим понятиям миропонимания. Необходимо не только исправить сложившуюся характеристику транспорта, связанную с ограничением транспорта функцией перемещения грузов, но и дополнить ее функцией организации реальности, что хорошо показывает его статус в воспроизводстве клетки. Транспорт является универсальным инструментом создания пространственно-временных условий развития в системе движения материи.

Ключевые слова: транспорт, движение, инструмент, универсальность, груз, организация, миропонимание, «общественный или социальный» транспорт, понятийное мышление.

Введение

УДК 519 .47: 357. 49

Рассматривается транспорт в новом формате как явление, входящее в основу системной организации действительности. Анализ существующего понимания транспорта показывает, что ограничение содержания понятия «транспорт» отраслью, занимающейся перевозкой грузов в пределах исключительно социальной реальности, находится в противоречии с исходной посылкой определения транспорта как средства движения и историей человеческого транспорта, начинавшийся до рождения дифференцированного производства. Традиционное понимание транспорта в качестве средства перемещения в пределах общественной жизни человека сложилось под влиянием значения для него этой составляющей мира. Подобное ограничение объема действительности, отраженной в содержании понятия «транспорт», нарушает логику формирования научного понятия. Объем явлений, закрепленный содержанием понятия, должен быть эквивалентен содержанию. Если утверждается, что «транспорт» - это субъект определения, а «перемещение грузов» - его специфический признак, то нам надлежит «перемещение грузов» квалифицировать в качестве универсального действия. Когда «перемещение грузов» сводится к движению совокупности продуктов собственно человеческой деятельности, то следует секвестировать и характеристику транспорта. То есть здесь речь должна уже идти не о «транспорте» как таковом, его всеобщности, а об «общественном транспорте», составляющей которого можно сделать «индивидуальный транспорт».

Проблема заключается в том, что логический анализ противоречивости существующего понимания транспорта, показывает формальную сторону несовершенства определения, научное же, как и философское познание, требует предметной определенности. Необходимо не только привести в соответствие объем понятия с его содержанием, но и найти то в мире действительного существования, что является

предметом, отраженным в конструкции понятия, то есть загрузить понятие действительным содержанием, чтобы оно нормально работало в научном познании, благодаря своей конкретности.

Основная часть

«Транспорт» - системообразующее мировоззрение понятие. Современное понятие транспорта несмотря на научно-технический подход соответствует только уровню мышления в форме представления. Для приведения отражения явления в соответствии с его действительным статусом необходимо продвижение познания на уровень понятия, что авторы и предприняли в предлагаемой статье.

Понятийное мышление – высшее достижение восхождения познания в процессе эволюции «человека разумного». Подтверждением этого служит тот факт, что содержание понятия универсально как на уровне непротиворечивого (формально – логического) мышления, так и противоречиво – диалектического. История мышления на уровне понятия позволяет предположить, что и дальнейший ход эволюции разумности – становление сознания «человека благоразумного», также будет происходить, благодаря совершенствованию понятийного мышления.

Признанию значения обобщающей формы знания мы обязаны мыслителям «Осевого времени», прежде всего, греческим философам. Персонально историки выделяют Платона и Аристотеля. Последний сумел разгадать закономерный характер образования понятий и выстроил их производство в систему устойчивого порядка, добавив к заслуге Платона представить понятие формой высшего знания, логику мышления, управляющую понятийной организацией получения знаний высшего достоинства.

Следующим важнейшим достижением в изучении понятийного конструирования знаний стало открытие Г. Гегелем историзма понятийного мышления. Гегель привел в соответствие движение реальности мира и процесса его познания, исходя из идеи тождества мышления и бытия. При этом Гегель высоко ценил гений

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
ПИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

Аристотеля. «Он (Аристотель) писал Г. Гегель, обладал такой силой ума, которая позволила ему наделить мышление тем, что ему принадлежит как таковому.... Логика Аристотеля остается до нашего времени основой логики.... Интересна эта наука тем, что в ней мы знакомимся с приемами конечного мышления, и эта наука правильна, если она соответствует своему предполагаемому предмету». Оптимистичным было и заключение Г. Гегеля: «Изучение этой формальной логики, без сомнения, принесет известную пользу; это изучение, как принято говорить, изоощряет ум. Мы научаемся концентрировать мысль, приучаемся абстрагировать, между тем как в обычном сознании мы имеем дело с чувственными представлениями, перекрещивающимися и перепутывающимися друг с другом. Знакомство с формами конечного мышления может служить средством для подготовки эмпирическим наукам, которые руководствуются этими формами, и в этом смысле логику называют инструментальной».

Инструментальная функция мышления характерна для рассудочной деятельности, она важна для научного познания, когда оно, сделав открытие, разрабатывает возможности его использования в пределах некоторой достигнутой определенности. Диалектика же, напротив, являет собою имманентный переход одного определения в другое, в котором обнаруживается, что эти определения рассудка односторонни и ограничены, т.е. содержат отрицание самих себя. Сущность всего конечного состоит в том, что оно само себя снимает. Диалектика есть, следовательно, движущая душа всякого научного развертывания мысли и представляет собой единственный принцип, который вносит в содержание науки имманентную связь и необходимость...».

Определив гносеологическую и методологическую значимость диалектического подхода к познанию, Г. Гегель подвел мышление к необходимости нового взгляда на понятие, конкретнее, на рассмотрение понятия как исторического явления. «Поступательное движение понятия, подчеркнул Г. Гегель, не есть больше ни переход, ни видимость в другом, но есть развитие, так как различное одновременно непосредственно положено как тождественное с другим и с целым и определенность положена как свободное бытие целостного понятия». Диалектическое толкование специфики понятия в качестве формы научного мышления существенно изменило, наряду с признанием развития, масштаб рассмотрения понятия, сняв ограничения, накладываемые узкопрофессиональным взглядом. Разработку понятия подчинили системному подходу. По Гегелю особенность понятия состоит в том, что оно свою природу и свое содержание

обнаруживает в процессе своего развития: «Движение понятия мы должны рассматривать лишь как игру: полагаемое этим движением другое на деле не есть другое». Философ свою мысль иллюстрирует библейским текстом: « В учении христианства это выражено так, что бог не только сотворил мир, противостоящий ему как некое другое, но родил от века сына, в котором он как дух находится у себя самого».

Интересно и то, как Г. Гегель трактовал содержание процесса развития понятия. Понятие в своем развитии «остается у самого себя», обнаруживая «себя в своем процессе как развитие самого себя». Иными словами говоря, сущность, схваченная мыслью в форме понятия, инвариантна, однако сама инвариантность сущности за счет резерва развития состоит из ступеней развития. Следовательно история понятия есть поступательное движение раскрытия его сущности. Понятие обогащается содержательно, не меняя своей сущности. В нем всегда находятся в единстве противоположности всеобщего и особенного.

Мы воспользуемся данными особенностями развития понятия, чтобы разрешить противоречие в определении содержания понятия «транспорт» в научной и научно – информационной литературе, и предложить новый концептуально взгляд на транспорт и транспортную науку. И здесь мы уже следуем совету Ф. Энгельса: « Естествознание продвинулось настолько, писал он, что не может уже избежать диалектического обобщения. Но оно облегчит себе этот процесс, если не будет забывать, что результаты, в которых обобщаются данные его опыта, суть понятия и что искусство оперировать понятиями не есть нечто врожденное и не дается вместе с обыденным, повседневным сознанием, а требует действительного мышления, которое тоже имеет за собой долгую эмпирическую историю, столь же длительную как и история эмпирического исследования природы».

На примере истории понятия «мера движения» Ф. Энгельс проследил как развивалась конкретность содержания вслед за совершенствованием методологического обеспечения научного познания. Начав с Галилея, через Декарта, Гюйгенса, Лейбница, Д Аламбера, дойдя до Томсона и Гельмгольца, убедительно продемонстрировал свой тезис: « Там, где дело идет о понятиях, диалектическое мышление приводит по меньшей мере к столь же плодотворным результатам, как и математические выкладки».

Содержание понятия должно быть так выстроено, чтобы в объем понятия могли попасть все определяемые с его помощью, явления, а для этого надо преодолеть неизбежно возникающие противоречия, образующие сущностные отношения этих явлений. Ф. Энгельс изящно

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

продемонстрировал преимущества логического мышления быть инструментом разрешения противоречий в науке на примере двухсотлетней дискуссии по поводу того, какой формулой измерять механическое движение. Кто прав? Декарт, предложивший формулу расчета количества движения mv , или Лейбниц, уточнивший, что требуется формула $\frac{mv^2}{2}$. «Механическое движение, разъяснял Ф. Энгельс действительно обладает двойкой мерой, но ... каждая из этих мер имеет силу для весьма определенно ограниченного круга явлений... mv – это механическое движение, измеренное механическим движением; $\frac{mv^2}{2}$ – это механическое движение, измеряемое его способностью превращаться в определенное количество другой формы движения».

Понятие – высшая и всеобщая форма мышления, благодаря не только масштабу отражения, но и системной организации содержания, и наличию в нем системных диалектических противоположностей, то есть таких, которые, с одной стороны, отрицают друг друга, а с другой, - не могут быть, иначе, как вместе, ибо их действительная познавательная сила обусловлена единством существования внутри целостной системы.

Препарируя системность знания, выраженного понятием, нетрудно убедиться, что в содержании понятия мышление реконструирует, наряду с изменяющейся действительностью, историю самого познания, его многообразный профиль.

Начинать продуктивно, с выделения двух направлений приложения понятийного мышления – теоретического и практического. В идеале оба данные направления, имея самостоятельную ценность, должны взаимодополнять друг друга, однако в реальной жизни далеко не всегда наблюдается соответствующий баланс научных интересов. Если в теоретическом плане особую опасность составляет созерцание в отвлеченном от предметности свете, то в практическом – подмена сущности знания желанием упростить математическое его описание, в интересах узкопрактического профессионального дела.

Из чего следует системно значимая для профессионального образования рекомендация – сохранять отечественную традицию высшего образования, ориентирующего учебно – воспитательный процесс на формирование системного научного мышления – стержня профессиональной культуры специалиста.

Понятийное мышление по форме абстрактное, призванное обеспечивать значительный масштаб умозрения, по содержанию же оно предметное, нацеленное в

итоге на практический результат, который берется не как утилитарный «здесь и сейчас», ибо такой итог и останется «здесь и сейчас», заблокировав перспективу деятельности, а в широком социокультурном контексте.

История, похожая на противоречивое описание механиками механического движения, случилась и с пониманием транспорта, также непосредственно связанного с движением.

В зарубежных научных и научно-информационных изданиях противостоят два, на первый взгляд, противоположных подхода к пониманию транспорта: сведение транспорта к совокупности явлений исключительно естественного происхождения и определение природы транспорта, исходя из его искусственного происхождения. Обратимся к источникам пользующимся бесспорным авторитетом.

Английская энциклопедия «Britannica» - одна из самых старых и уважаемых утверждает: «Транспорт(transport), в биохимии прохождение молекул и частиц через клеточные мембраны, действующие как селективные барьеры, пропускающие одни вещества... и задерживающие другие.... Транспорт этих жизненно необходимых веществ осуществляется благодаря нескольким системам». Для своего прохождения транспорт использует отверстия в мембране («мембранные дырки»), служащие своего рода каналами транспортного движения. В описание транспорта вводится системная характеристика – транспорт соединяет в себе подвижный и стационарный элементы. Транспорт к тому же подразделяется на «пассивный», движущийся через мембранные дырки за счет самодвижения, используя накопленную в движении собственную энергию, и «активный», когда в транспортную систему включается энергетическая поддержка, создаваемая насосами ионных каналов клетки. «Активный» транспорт делится на «первичный» и «вторичный». «Первичный» напрямую пользуется энергией клеточного обмена веществ. «Вторичный» транспорт устроен более сложно. Его транзит через мембрану предполагает либо соединение с другими молекулами, переносящими транспортные, либо происходит путем обмена с молекулами, следующими во встречном движении («встречный сопряженный транспорт»). Клеточные мембраны эволюционно перестроены под функционирование транспортной системы. Они способны раздвигаться для пропуска внутрь и наружу сопряженных частей, размером превосходящих «мембранные дырки».

Ограничения транспорта сферой биохимического движения открывает возможность всестороннего и достаточно обстоятельного его изучения, включая внешние

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

взаимоотношения, что необходимо для наполнения понятия содержанием, но усложняем понимание транспорта в широком формате естественных форм движения, ведет к узкоспециальному профилированию научного познания. Насколько целесообразно подобное секвестирование объяснения нет. Имеется только констатация факта.

Несколько опережая ход анализа, выскажем, чтобы завершить презентацию британского варианта понимания транспорта, свою точку зрения. Нам представляется отождествление толкования транспорта с организацией движения на биохимическом уровне не обоснованным. Невозможно исключить и тупиковый маршрут в отношении конечной цели. Однако нельзя не отметить, что оригинальный подход британских специалистов, их стремление критически отнестись к доминирующей концепции в осмыслении транспорта, способны помочь в продвижении научных и философских исследований предмета. В свое время Д. Юм своей критикой мышления разбудил философский дух Европы. С идеями Юма в философии и политэкономии мало кто проявил солидарность, тем не менее он вписал себя в историю в развития научной и философской мысли. Параллель с Д. Юмом в нашей истории вполне уместна. Слишком стационарно выглядело общественное понимание транспорта. Такое состояние знание знания в науке всегда настораживает. Нужен был раздражитель научной мысли.

Автор статьи «Транспорт» в *Britannice* локально высказался, обобщая национальный профессиональный научный подход. Предметное ограничение понимания транспорта в частном приложении не выглядело нетрадиционно по отношению к сложившемуся в обществе мнению. Господствовавший взгляд, отождествлявший транспорт с видом развитой человеческой деятельности, масштабным казался лишь потому, что был частью жизни *homo sapiens*. На самом же деле господствовавшее в обществе понимание транспорта было еще более частным и менее историчным.

Возможно, что научная мысль в Великобритании своим особым взглядом на транспорт, пыталась быть ближе к научным достижениям новейшего времени, дистанцируясь от следующего за наукой технического творчества. Быть более ученой, чем технической. Думали ли о последствиях мировоззренческого характера автор и его единомышленники или нет, можно только гадать. Тем не менее включение транспорта в процессы, обеспечивающие проявление жизни на Земле, явно раздвинуло границы его реальности и приблизило транспорт к функционально фундаментальным отношениям природы. «Очеловечивание» транспорта

оставляет много вопросов. Обратимся к источникам, определяющим транспорт, по другую сторону пролива Ламанш.

В начале XXI столетия известное отечественное издание «Мир книги» перевело и распечатало трехтомную «Энциклопедию техники» (AXIS. Enciclopedia de Tecnologia: Tecnologia. Ingenieria.), изданную в Испании. Первый её том посвящен Энергетике. транспорту. Строительству. Определение транспорта в Энциклопедии повторяет суть содержания, встречающуюся в подавляющем большинстве аналогичных изданий: «Транспорт— это особая отрасль материального производства, осуществляющая перевозку людей и грузов». Для иллюстрации утверждения сравним его с определением в российской «Большой иллюстрированной энциклопедии в 32 т.»: «Транспорт, отрасль материального производства, в ведении которой осуществление перевозки людей и грузов». Далее следует классификация транспорта. « Современной толковый словарь русского языка» определяет транспорт как «отрасль народного хозяйства, связанную с перевозкой людей или грузов».

Все вышеприведенные определения взяты из источников, изданных в текущем столетии, поэтому логичным и уместным выглядит вопрос: они когда стали таковыми? История понятия формируется в зависимости от изменения его содержания, которое обусловлено изменениями в действительности и в самом познании. Обратимся к историческим материалам. У нас есть возможность проследить эволюцию содержания понятия «транспорт» по авторитетным отечественным источникам. Их авторы отличались высокой культурой, вобравшей в себя мировые культурные и научные достижения, что можно принять как основание утверждать: в их трактовке транспорта отражен и мировой опыт. «Толковый словарь живого великорусского языка» В.И. Даля интересен и как научное произведение, и в качестве источника толкования содержания слов в массовом сознании. В Словаре В.И. Даля представлена лексика литературного языка первой половины XIX века, то есть слова, которыми выражался А.С. Пушкин, известный, в частности, своим особым взглядом на роль транспорта. В 1882 году вышло второе издание в четырех томах, «исправленное и значительно умноженное по рукописи автора». Определение транспорта В.И. Далем заслуживает внимание тем, как знаменитый лингвист старался выйти за скобки простого пересказа тех соображений, которые имели место в печати до него. В то время особо дополнять техническое содержание понятия, отраженного в слове было нечем. Кроме водоплавающего и сухопутного транспорта ничего иного не было. К

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

строительству железных дорог только приступали, политические дебаты относительно нужности железнодорожного сообщения для России продолжались. Добро Николая I на разработку рабочего проекта железной дороги Петербург - Москва П.П. Мельников получил с большим трудом. Тем не менее В.И. Даль сумел разглядеть в транспорте нечто более значимое, чем современники. Его явно не устраивало сведение транспорта к движению товаров и пассажиров, правда, свое желание раздвинуть границы традиционного понимания транспорта, В.И. Даль осуществил несколько необычно за счет карточной игры и техники бухгалтерского дела. Нас интересует не столько то, что конкретно он сделал необычного, сколько само критическое отношение к сложившемуся стандарту толкования. «Транспорт, фрн. перевозка товаров, доставка // обоз, товар или припасы обозом // Перевозное грузовое казенное судно. // Перенос итога в счетных книгах, со страницы на страницу// В азартных играх: перенос ставки на другую карту». В.И. Даль собрал в содержании понятия «транспорт» элементы из явно несмежных сфер деятельности, представив слово в качестве инструмента описания достаточно значительного объема различающихся действий. Это было первое в отечественной специальной литературе критическое испытание сложившегося взгляда на транспорт со стороны специалиста. Сигнал, посланный В.И. Далем, не был услышан, во всяком случае составители следующего известного словаря Ф.А. Брокгауз и И.А. Ефрон на инициативу своего именитого предшественника не отреагировали, напротив, они еще больше сократили характеристику транспорта. В Иллюстрированном энциклопедическом 24 –х томном словаре Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона транспорт определяется предельно локально, как, вероятно, считали авторы, по существу: «Совокупность средств для передвижение грузов, войск и т.п.». Человеческий фактор при этом не выделяется, он включен в грузоперевозки. Формально люди могут квалифицироваться как вид груза. Становление понимания транспорта подтверждает мысль Г. Гегеля о том, что «то, что обычно понимают под понятиями, представляет собой рассудочные определения или лишь общие представления; они поэтому вообще суть конечные определения». Понятие должно содержать в себе три момента: всеобщности, особенности и единичности, причем «моменты понятия не могут быть обособлены друг от друга». Единство образующих понятие моментов создает его диалектическую конкретность. Сознательно и стихийно понимание транспорта развивалось в направлении его конечного предметного определения. Направлением развития было определено

совершенствование перемещения грузов в пространстве и времени. Как закономерное следствие этих определенностей представление о транспорте сформировалось окончательно под воздействием Промышленной революции. Предметные расхождения представлений о содержании понятия «транспорт» не были концептуальными противоречиями. Они свидетельствовали о том, что транспорт занимает локальное по масштабу предметное место в мире и познании, является частным делом по отношению к миру как системно организованной целостности. Пример с толкованием транспорта В.И. Далем выглядит случайным шагом навстречу иному концептуально пониманию, но он безусловно оригинален и мог в другое время запустить «цепную реакцию» появления альтернативного сложившемуся в процессе освоения результатов Промышленной революции, взгляду на транспорт. Индустриализация и успехи развития промышленного массового производства предопределили возросшую востребованность транспорта именно в его традиционном приватном понимании. К этому выводу надо добавить еще и социокультурную функцию того транспорта, к которому традиционно обращались. Индустриализация интенсифицировала потоки социокультурного прогресса в масштабах национального развития и транснациональных отношений. Одновременно она наложила отпечаток и на формирование нового мировоззрения в специфическом ракурсе индустриальной зависимости. В подобной ситуации традиционно понимаемый транспорт вышел на передовые позиции прогресса, сделавшись важнейшим его фактором. Показателен такой исторический факт. По Тильзитскому договору 1806 года Наполеон обязался оказать Александру I кадровую помощь в проектировании и организации профессиональной подготовки инженеров с учетом опыта самого продвинутого в научном отношении технического вуза – Парижской политехнической школы, возникшей в 1794 году. Каким именно будет вуз? Должен был решить российский император. Александр I выбрал транспортное направление образования. Указом 1809 года был образован «Корпус инженеров путей сообщения», в составе которого находился Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Без малого столетие этот вуз был флагманом отечественного инженерного образования.

Сошлемся еще на одно значимое признание, способствующее устойчивости понимания транспорта как индустрии перевозок. Известный американский политэконом, государственный деятель, автор концепции «Нового индустриального общества» Дж. Гэлбрайт утверждал: «Характерной особенностью

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
ПИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

функционирования индустриальной системы является то, что ей удастся внушить людям такие умонастроения, которые создают надежную основу для планирования и влекут за собой признание ее целей». Из чего Дж. Гэлбрайт заключал: ...Требуется четкое понимание действительности и критическое отношение к ней, с тем чтобы обеспечить систематическую критическую проверку убеждений, внушаемых индустриальной системой». Что мы и предприняли, правда, изначально руководствуясь прежде всего опорой на логику в более опосредованной форме мышления. Исходным моментом нашего критического анализа традиционного понимания транспорта и его британской альтернативы явился неаргументированный скачкообразный переход от понятия «движение» к понятию «груз». В характеристике транспорта базовое понятие «движение». Оно должно распространяться на все, что оно везет, иначе говоря, транспортирует, ибо движение всегда и всюду что - то везет. И в этом своем, естественно обусловленном способе существования, «движение согласуется с представлением о транспорте». Если кто - то стремится обособить транспорт и назвать его особенным, специфическим, частным выражением движения, то есть отождествить понятие «транспорт» с определенным движением, то ему придется ввести в характеристику обособляемого движения соответствующий признакам. Г. Гегель подчеркивал, что в отличии от представления, понятие имеет всеобщий статус и не должно формироваться как сумма представлений. Современное понимание транспорта остается по-прежнему на уровне общих представлений. Нет универсальности в определении транспорта как «перевозки грузов». Повторим: всякое движение имманентно включает факт перевозки. Даже в 1 - ю секунду Большого взрыва - источника возникновения Солнечной системы, когда энергия частиц не могла позволить им иметь массу, бозоны Хиггса все же везли себя, были транспортом. Определяя транспорт как «индустрию перевозок», авторы определяют не транспорт, а лишь его разновидность - «индустриальный транспорт». Удивительно, что классифицируя транспорт (точнее говоря «общественный транспорт») аналитики не замечают своей методологической непоследовательности. Ф. Энгельс во второй половине XIX столетия, В.И. Ленин в начале XX предупреждали, что развитие научных знаний столкнется главным образом с гносеологическими и методологическими сложностями познавательной деятельности. Узкие специалисты станут заложниками тех объективных ограничений, которые сами себе и устроили.

Эпоха Г. Гегеля и И. Канта ушла в историю буржуазного общества, однако гениальные идеи их по-прежнему живы и актуальны. Их нужно только уметь прочесть и понять. Слабые логические и, особенно, диалектические корни в исследовании непростых явлений, даже тогда, когда само множество высказанных и устойчиво сохраняющихся мыслей, предсказывает в каком направлении следует искать выход, тормозят восхождение от представлений, удовлетворяющих здесь и сейчас к универсальности понятийного мышления характерного для науки.

В какой - то мере блуждание научных поисков в лабиринте диалектического мышления связаны и с тем, что в процесс слабо включаются философы, не понимающие масштаба значимости исследования транспорта. «Транспорт» - понятие мировоззренческого масштаба. Более того «транспорт» - понятие, системообразующее в мировоззрении, так как именно транспорт служит важнейшим фактором осуществления движения материи. Можно лишь по - разному понимать сам масштаб мировоззренческого статуса транспорта: считать транспорт исключительно материальным по природе, ограничивая его сферой самой материи, избирательно оценивая присутствие транспорта в свойствах, к примеру, возможность присутствия транспорта в движении мышления, или только в познании, принимая во внимание, что отражение предметно зависимо. Движение познания, как процесса производства начала движения знаний в качестве самодвижения, вне сомнения обусловлено транспортом. Обоснование данного вывода мы связываем с разработкой понятия «движение» в пределах его диалектико - материалистического толкования, подтвержденного многочисленными открытиями и заблуждениями современного естествознания, а также практикой человеческой жизни во всех ее формах. «Движение» - следующее за «субстанцией» по значимости понятие в конструировании мировоззрения. «Субстанция» определяет природу «бытия», «движение» показывает способ существования «бытия». Ф. Энгельс в «Диалектике природы», характеризуя движение, отмечал: «Движение, рассматриваемое в самом общем смысле слова, т.е. понимаемое как способ существования материи, как внутренне присущий материи атрибут, обнимает собой все происходящие во вселенной изменения и процессы, начиная от простого перемещения и кончая мышлением». В подготовительных работах к «Анти - Дюрингу» Ф. Энгельс уточняет характеристику движения: «Движение есть способ существования материи, следовательно, нечто большее, чем просто ее свойство. Не существует и никогда не могло существовать материи без движения».

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
 ISI (Dubai, UAE) = 1.582
 GIF (Australia) = 0.564
 JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
 ПИНЦ (Russia) = 3.939
 ESJ (KZ) = 9.035
 SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
 PIF (India) = 1.940
 IBI (India) = 4.260
 OAJI (USA) = 0.350

Из прямого определения Ф. Энгельсом движения проясняются два его качественных признака: функция движения – быть способом существования материи и основной характеризующий движение признак - производить изменения. Изменение - это главное проявление движения. Наша задача: достроить характеристику движения, принимая во внимание его особое положение в мировоззрении, то есть раскрыть его системный мировоззренческий статус. Для наглядности презентации мы предлагаем следующую схему (Рис. 1).

Все системные элементы движения за исключением позиции транспорта в той или иной мере в литературе исследованы, что служит основанием для нас сосредоточиться на транспорте. Опираясь на исторически сложившееся понимание транспорта как инструмента осуществления перевозки грузов в достаточно широком представлении об их предметной структуре, мы, следуя логики

образования понятий, раскрытой Г. Гегелем, постарались придать определению понятия «транспорт» всеобщность. Не ограничивать предметное представление о грузе вообще, имея в виду, что в качестве груза можно – в частном случае - считать и самого перевозчика. Свобода в определении того, что должно входить в совокупность объема понятия «груз», открыла перспективу понимания транспорта с самого начала истории вселенной, придать транспорту свойство универсальности. Тем более, что в системе признаков, характеризующих движение имела незанятая позиция «инструмента» осуществления движения. В итоге транспорт и получил свое законное место в системе содержания понятия «движение», сделавшись закономерно действительно всеобщим явлением в мире. В соответствии с изменившимся статусом понятия «транспорт» потребуется и перестройка политического осознания его значимости.



Рис.1 Системное представление содержания понятия «движение»

Положение в системе обусловлено спецификой явления и связано с определенными функциями, на него возложенными. Транспорт не ограничен своим базовым предназначением – быть инструментом движения в пространстве и времени. Его положение многофункционально:

- с помощью транспорта обеспечивается пространственно – временная реальность явлений, существование которых требует определенности пространственного положения в пределах обусловленного реальностью времени, то есть транспорт – это не просто движущий инструмент, его функция – способствовать воспроизводству

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

пространственно- временного статуса системного образования;

- транспорт участвует в достижении требуемого взаимодействиями между объектами или состояниями объектов и условиями их развития (движения);

- транспорт включен в порядок функционирования явления, как составляющая его самодвижения

- функционирование транспорта – один из факторов защиты качественной идентичности явлений.

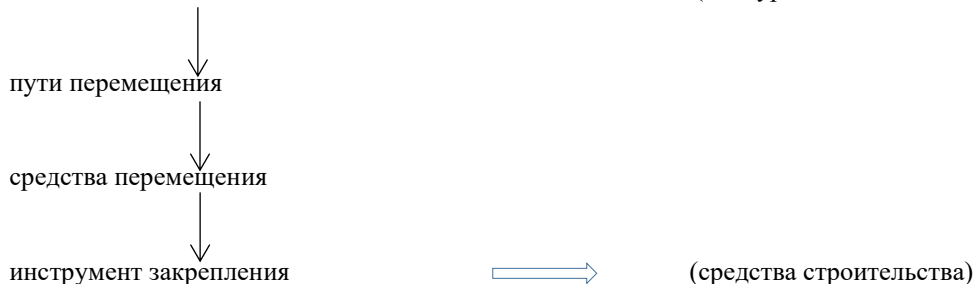
На примере различных типов транспорта британские специалисты показали функциональное разнообразие биологического транспорта как важнейшего условия

воспроизводства живой клетки, фактора нормального ее существования, включая митоз. Классификацию транспорта целесообразно выстраивать с учетом всеобщности движения и его качественного многообразия, представленного формами движения материи. В базовой классификации выделяются следующие виды:

- физический,
- механический,
- химический,
- биологический,
- социальный.

Особняком целесообразно поставить «информационный». В нашем понимании история социального транспорта подразделяется на 3 этапа:

1 этап: обеспечение эволюционной жизнеспособности вида (конкурентоспособности)



мест проживания

2 этап: обеспечение развития сообщества (становление и развитие национальной организации)

в национальных формах:

инструмент коммуникации

средство конкуренции

способ обеспечения управления сообществом

фактор формирования межсубъектных образований и становления национальной формы общности

инструмент создания империй.

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

3 этап: обеспечение социального прогресса в условиях модернизации, связанной с Промышленной революцией (современный)

↓
возникновение и развитие массового технического транспорта, освоение технически производимой энергии

↓
дивертификация технического транспорта

↓
активация познавательной и культурной

↓
функций транспорта.

Более детально историю социального транспорта можно квалифицировать следующим образом:

- недифференцированный транспорт, когда транспортным средством являлся сам человек;
- механический природный этап;
- этап соединения технического транспорта с технически получаемой энергией;
- космический ближний, ограниченный Солнечной системой;
- космический дальний – транссистемный., галактический

Включение транспорта в системное понимание движения не следует квалифицировать как стремление подвергнуть ревизии традиционное толкование транспорта. В традиционном понимании, как впрочем, и необычном для широко распространенного толкования, встречающимся среди британских специалистов, транспорт определяется на уровне представления, сводится к частным его проявлениям в социальной форме движения. Отсутствие универсальности понимания сдерживает научный подход в познании. С этим, на наш взгляд, связана и неопределенность статуса транспортной науки, который допускает и признание реальности транспортной науки и ее условную реальность - фантомность.

Транспортная наука рождается в недрах очередного, постнеклассического этапа развития науки. Чтобы она самоопределилась, а без этого ее статус останется по-прежнему «научной тайной», необходима общенаучная поддержка и соучастие философской рефлексии. Рождение транспортной науки упирается не в частную предметную определенность, оно требует более обстоятельного и новационного методологического обеспечения. К. Поппер «нащупал» правильное направление научного прогресса еще в 1950 – 70 –е годы. «Прогресс науки, писал немецкий философ, обусловлен не

тем, что с течением времени накапливается все больший перцептивный опыт, и не тем, что мы все лучше используем наши органы чувств. Из не интерпретированных чувственных восприятий нельзя получить науки, как бы тщательно мы их ни собирали. Смелые идеи, неоправданные предвосхищения и спекулятивное мышление – вот наш единственные средства интерпретации природы, наш единственный органом, наш единственный инструмент ее понимания. И мы должны рисковать для того, чтобы выиграть. Те из нас, кто боится подвергнуть риску опровержения свои идеи, не участвует в научной игре». В конце своих размышлений о движущих механизмах научного прогресса известный специалист в философии и логики науки рискнул раскрыть секрет самой учености: «Не обладание знанием, неопровержимой истиной делает человека ученым, а его постоянное и отважное критическое стремление к истине».

Заключение

Надеяться на «чудесное преобразование» в понимании транспорта и транспортной науки не приходится. Нынешнее представление транспорта укоренилось в практику экономической политики, под него сверстана архитектура экономического планирования, в которой транспорту отведено «рабочее» место – быть в «услужении» производству, но никак не локомотива его продвижения. История взлета Рима, Голландии, Испании, Португалии, Британии, несколько позже Германии, и исторический опыт Государства Российского не учат политиков. Даже рождение космического транспорта мало что изменило в политическом осознании транспорта, а до той поры, пока политическая рефлексия строится не на базе общенаучного мышления, научные и философские идеи останутся пожеланиями, но не императивами.

Impact Factor:

ISRA (India) = 6.317
ISI (Dubai, UAE) = 1.582
GIF (Australia) = 0.564
JIF = 1.500

SIS (USA) = 0.912
РИИЦ (Russia) = 3.939
ESJI (KZ) = 9.035
SJIF (Morocco) = 7.184

ICV (Poland) = 6.630
PIF (India) = 1.940
IBI (India) = 4.260
OAJI (USA) = 0.350

Интеграция экономической науки реализуется односторонне, она утрачивает специфическую методологическую базу, заимствуя математические методы анализа. Они безусловно плодотворны и никто их в эффективности не сомневается, однако, у движения экономической науки, кроме «количественного» берега, есть еще и политический, на котором выстроены качественные ориентиры движения, регулируемые миропониманием. Не транспорт следует подчинять развитию экономике, а экономику развивать на основе современного понимания транспорта как системообразующего фактора движения мира в целом и социального прогресса, в частности. История человека в качестве биологического вида и общественной формы человеческой реальности свидетельствует о том, что эволюция осуществлялась благодаря освоению человеком жизненного

пространства, перемещению сначала в физическом пространстве, а, по мере формирования собственного социального пространства, и в нем. Цивилизация – продукт этого процесса. В новом тысячелетии значимость пространства для совершенствования человеческой жизни еще более актуализируется, поэтому, как бы высока не была ценность социального пространства нужно выходить за эту форму и рассматривать проблему пространственного освоения мира с помощью транспорта, понимаемого в широком мировоззренческом контексте, как первоочередную в политике. И самой практической политике развиваться не в качестве системной реакции на действие сил из имеющейся реальности мира, а выстраивается на основе выдающейся способности сознания homo sapiens опережающего отражения объективных изменений в действительности.

References:

1. Jaspers, K. (1991). *The meaning and purpose of history. Trans. from German.* (p.527). Moscow: Politizdat.
2. Hegel, G. (1975). *Encyclopedia of Philosophical Sciences.* Trans. from German. Vol. 1. Science of logic. (p.452). Moscow: "Thought".
3. Engels, F. (n.d.). *Preface to three editions of "Anti-During"*. Translated from German by K. Marx and F. Engels. Soch., Ed. vt., Vol. 20, (pp.5-15). Moscow: Gospolitizdat.
4. Engels, F. (n.d.). *Dialectics of nature.* Translated from German by K. Marx and F. Engels. Soch., Ed. vt., T 20, (pp.339-626). Moscow: Gospolitizdat.
5. (2009). *Britannica. Desktop illustrated encyclopedia.* Translated from the English by M. AST. Astrel. Vol. II, p.2325.
6. (2004). *Encyclopedia of technology in 3 volumes.* Per from the Spanish T 1. Energy. Transport. Construction. (p.160). Moscow: Mir kn.
7. (n.d.). *A large illustrated encyclopedia in 32 t. t.* 27. (p. 503).
8. (n.d.). *Modern explanatory dictionary of the Russian language.*
9. Dal', V. I. (1982). *Explanatory dictionary of the living great Russian language:* T. 1 – 4.- М. : Rus. lang., 1981 – 1982. Т 4, (p.683).
10. Brockhaus, F. A., & Efron, I. A. (2006). *Illustrated encyclopedic dictionary of 24 T.* T. 20. (p.256). Moscow: Eksmo.
11. Galbraith, J. (1969). *The new industrial society. Trans. from English.* (p.480). Moscow: "Progress".
12. Engels, F. (1961). *Preparatory works for the "Anti-During"*. Trans. with German K. Marx and F. Engels. Soch., Ed. vt. T 20, (pp.629-654). Moscow: Gospolitizdat.
13. Mishin, Yu. D., & Postnikov, P. M. (n.d.). *History and methodology of transport science.* Uch. pos. (p.20). Moscow.
14. Popper, K. (1983). *Logic and the growth of scientific knowledge.* Per from English. (p.606). Moscow: "Progress".
15. Vereskun, V. D., Mishin, Yu. D., & Postnikov, P. M. Transport in the context of post-neklasichessky science. *Scientific Thought of the Caucasus*, No. 1, pp. 87-93.