

УДК 343.3

**АВТОМАТИЗАЦИЯ ВОЖДЕНИЯ И ТРАНСФОРМАЦИЯ
ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ СУБЪЕКТНОСТИ****Волков Денис Михайлович**

студент ИЭ, группы АЭБ-251,

ФГБОУ ВО «Кузбасский государственный
технический университет имени Т. Ф. Горбачёва»**Научный руководитель: Яцевич Мария Юрьевна**

Доцент (к.н., СПД)

(СИ: Истории, философии и социальных наук)

Развитие автономных транспортных систем знаменует собой не просто очередной виток технического прогресса, но глубокую перестройку способа человеческого присутствия в мире. Управление автомобилем на протяжении всего XX века являлось формой телесно насыщенного действия, в котором человек постоянно подтверждал собственную субъектность через усилие координации, предвидения и риска. Движение было не только перемещением в пространстве, но и актом соучастия в реальности, где каждая секунда требовала внимания.

В феноменологической традиции техника осмыслялась как «подручное» средство, органически вплетенное в структуру повседневного бытия. М. Хайдеггер отмечал, что подручная вещь не стоит перед нами как объект созерцания, а раскрывается в горизонте использования, становясь продолжением действия [2, § 15 – 16]. Автомобиль в эпоху ручного управления выступал именно таким средством: руль, педали и коробка передач образовывали контур, внутри которого человек и машина составляли временное единство. В этом единстве мир открывался как поле задач, требующих решения.

Автоматизация размыкает данный контур. Алгоритм принимает на себя функции анализа дорожной ситуации, расчета траектории и корректировки скорости. Человеческое тело оказывается освобожденным от необходимости постоянной концентрации. Однако эта свобода двусмысленна. Освобождение от усилия одновременно означает утрату формы присутствия. Пространство перестает быть сопротивляющейся протяженностью и превращается в поток изображений, скользящий за стеклом автономной кабины.

Такое преобразование может быть понято как переход от подручности к «Постав» – к способу раскрытия мира как запаса ресурсов, подлежащих расчету и оптимизации [3, с. 235]. Автономный транспорт интегрирован в цифровую инфраструктуру, где движение становится частью сетевой логистики. Человек в этой системе предстает не инициатором маршрута, а единицей перевозки, координатой в массиве данных.

Изменяется и переживание времени. В ручном управлении каждая ситуация могла стать моментом решения. Мгновение перед торможением или обгоном обладало плотностью, которую античная традиция называла кайросом. Это было время, насыщенное ответственностью. Автоматизация переводит движение в равномерный хронос, лишенный внутренней напряженности. Поездка становится интервалом, который можно заполнить просмотром информации или отдыхом. Время утрачивает драматическую структуру и превращается в ресурс.

Данный переход затрагивает не только индивидуальное переживание, но и культурную конфигурацию ответственности. Х. Йонас подчеркивал, что техническая мощь современности требует новой формы ответственности, ориентированной на будущее [1, с. 52]. В случае автономного транспорта ответственность распределяется между разработчиками алгоритмов, производителями сенсоров, инфраструктурой и пользователями. Однако индивидуальное чувство причастности к происходящему ослабевает. Человек больше не переживает себя как непосредственного носителя риска.

Феномен отчуждения, возникающий в условиях автоматизации, может быть соотнесен с анализом «не-мест» у М. Оже [4, с. 94]. Пространства транзита лишены устойчивой идентичности и символической глубины. Автономный автомобиль радикализирует этот феномен: движение осуществляется без активного участия субъекта, а потому путь теряет характер переживаемого опыта. Протяженность между пунктами перестает быть осмысленной. Она существует как технический интервал, необходимый для достижения цели.

Б. Латур, развивая акторно-сетевую теорию, показал, что действие распределяется между множеством человеческих и нечеловеческих акторов [5, с. 87]. В автономном транспорте агентность рассеивается между алгоритмами, датчиками, инфраструктурой и сетевыми платформами. Человек становится узлом в сети, но не ее центром. Такое перераспределение действия меняет само понимание субъекта. Субъектность утрачивает монолитность и приобретает фрагментарный характер.

Особого внимания заслуживает трансформация телесности. Ручное управление требовало постоянного микродвижения, тонкой настройки моторики, синхронизации зрения и слуха. Тело было включено в процесс навигации. В автономном режиме тело утрачивает функциональную необходимость. Оно превращается в пассажира, в объект перевозки. Эта редукция телесной роли ведет к ослаблению чувственного контакта с миром. Дорога больше не ощущается через сопротивление руля или вибрацию педали. Она становится изображением.

Современная культура, по замечанию Бён-Чхоль Хана, стремится устранить негативность и боль как элементы опыта [6, с. 15]. Автономный транспорт воплощает эту тенденцию. Он минимизирует риск и стремится к предсказуемости. Однако вместе с устранением риска исчезает и возможность трагического выбора, который исторически составлял ядро человеческой ответственности. Дискуссии о моральных алгоритмах автономных автомобилей часто сводятся к расчету оптимального исхода, но тем самым они подменяют вопрос о личном решении математической моделью.

Автоматизация изменяет и структуру памяти. При ручном управлении маршрут закреплялся в телесной памяти, формируя внутреннюю карту. С распространением навигационных систем карта переносится во внешние серверы. Человек перестает конструировать пространство в сознании. Возникает зависимость от цифровых посредников. Это ведет к ослаблению способности ориентироваться без алгоритмической поддержки. Пространственное воображение атрофируется.

В более широком культурном контексте автономный транспорт можно рассматривать как метафору перехода от действия к пользованию. Современный человек все чаще взаимодействует с миром через интерфейсы. Он выбирает опции, но не инициирует процессы. Такая позиция формирует особый тип субъективности, в котором активность заменяется настройкой параметров. Человек становится оператором предпочтений, но не источником движения.

Вопрос о свободе в условиях автоматизации приобретает парадоксальный характер. С одной стороны, освобождение от рутины воспринимается как расширение возможностей. С другой стороны, эта свобода сопровождается утратой участия. Движение происходит без нас, хотя формально оно осуществляется ради нас. Возникает ситуация, в которой субъект оказывается свидетелем собственного перемещения.

Философски значимым является и изменение горизонта трансценденции. Дорога в культурной традиции часто символизировала путь, испытание, преодоление. Автономизация превращает дорогу в сервис.

Она лишается символической глубины и становится функцией инфраструктуры. Человек утрачивает опыт преодоления как форму самоподтверждения.

Таким образом, автоматизация вождения выявляет комплексную трансформацию человеческого бытия. Изменяется переживание пространства, времени, телесности и ответственности. Субъектность перестает быть центром действия и смещается в область наблюдения и выбора параметров. Пространство становится интерфейсом, время – ресурсом, движение – алгоритмом.

Эта трансформация не сводится к техническому удобству или повышению безопасности. Она затрагивает фундаментальные основания человеческого присутствия в мире. Вопрос заключается не только в том, кто управляет автомобилем, но и в том, кто остается источником смысла. Если движение перестает требовать усилия, не утрачиваем ли мы вместе с ним и способность быть акторами собственной истории?

Осмысление автономного транспорта как феномена современной техногенной культуры позволяет увидеть в нем симптом более широкой перестройки. Человек постепенно переходит от роли действующего к роли обслуживаемого. Мир становится гладким и предсказуемым, но вместе с этим исчезает его сопротивление, благодаря которому формировалась глубина опыта.

В конечном счете философская проблема автономного вождения заключается в вопросе о сохранении субъектности в условиях алгоритмической рациональности. Делегирование действия машине может повысить эффективность и безопасность, но оно изменяет способ человеческого бытия. Перед философией техники стоит задача выявить пределы этой трансформации и удержать пространство, в котором человек продолжает быть не только пользователем, но и источником действия.

Литература

1. Йонас Х. Принцип ответственности. Опыт этики для технологической цивилизации. М.: Айрис-Пресс, 2004.
(https://vk.com/doc52449296_632702963?hash=pmLgGPo56lQAJ3ICH6Ce61u10GxPMPKXS6KqjokHZED&dl=Mo0no3A7KnJZ4G7j2KLXKMpqCiOs8wPsA5fgQZEC DKz)
2. Хайдеггер М. Бытие и время. М.: Ad Marginem, 1997.
(<https://psv4.userapi.com/s/v1/d/smBQPI3BiJOFtFGcxYVHnhNsFETW-AME8Et8dzuh2ZOf->

[sBq5X2P0Qr1POpRKJHkccjtabBRTdljLi87R3UvrreoaZynL7_siuxsr6RqAw
KQBcvl/Khaydegger_Martin_Bytie_i_vremya.pdf\)](https://psv4.userapi.com/s/v1/d/tHWGv-nw5bP0LOaFyRIeVGvS1MbGNXDUDW9R0IrUchEUTn74dnXYqxLn8fTCdfozWz38xZGspNAize83S-f7Z9G2MdxEn2wDIFpQ4GR0raojFJ8ik62sDnQ/Khaydegger_M_-_Vremya_i_bytie_Mysliteli_KhKh_veka.pdf)

3. Хайдеггер М. Время и бытие. М.: Республика, 1993.
(https://psv4.userapi.com/s/v1/d/tHWGv-nw5bP0LOaFyRIeVGvS1MbGNXDUDW9R0IrUchEUTn74dnXYqxLn8fTCdfozWz38xZGspNAize83S-f7Z9G2MdxEn2wDIFpQ4GR0raojFJ8ik62sDnQ/Khaydegger_M_-_Vremya_i_bytie_Mysliteli_KhKh_veka.pdf)
4. Оже М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна. М.: Новое литературное обозрение, 2017.
(<https://my-bibl.iboba.club/books/ne-mesta-vvedenie-v-antropologiiu-gipermoderna/p/1>)
5. Латур Б. Пересборка социального. Введение в акторно-сетевую теорию. М.: Издательство ВШЭ, 2014.
(https://psv4.userapi.com/s/v1/d/M6YKiYWBafXkbNGvRy9MVq43C12jaBylheXfoeqYQqeZ3iL31fhURPgjnk1vk3cRqnNAWFyGwxF82iSzE6TbtMWoAECv9Q0YUoDkZXuxA2G2VyUqPotsFg/2014_Bruno_Latur_Peresbor-ka_sotsialnogo_Vvedenie_v_aktornu-setevuyu_teoriyu.pdf)
6. Хан Б.-Ч. Общество усталости. М.: Ad Marginem, 2019.
(https://psv4.userapi.com/s/v1/d/OVnOGtYRhmrLqvX3TkaUCHZiuXp0MURs_F9pVF2iNezUYB7h3XwuhJEIaRZBMoyTN81vTWVWrc0rTSLR3emj7NmNd-C_Ign_VCEE4NCPmJbgrqas6jILA/Khan_Byon-Chkhol_-_Obschestvo_ustalosti_Smart_-_2023.pdf)