

Логистический дизайн: основа повседневной жизни

Содержание

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЭВОЛЮЦИИ	2
Немного техносциального трендхантинга.....	2
Политико-экономический аспект	5
ОБЩАЯ ПРОЕКТНАЯ ЗАДАЧА В ПРОСТРАНСТВЕННЫХ АРХЕТИПАХ	11
О машине для общения и машине для жилья.....	11
О большом и малом укрытиях	11
Об укрытиях для живых и для мертвых	13
О мобильном и полустационарном жилищах.....	14
ДЕЯТЕЛЬНОСТНО-ОТРАСЛЕВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ	15
Логистический дизайн как интегрированный.....	15
Логистический дизайн как продолжение обозного искусства	18

Вводится концепция логистического дизайна как основы неономадического масс-бренда, создающего антропологические предпосылки для системных изменений мирового сообщества на основе новой модели развития. В числе прочего статья может рассматриваться как своего рода творческое дополнение и футурологический ответ на интервью с архитектором ак. А.В.Боковым «Россияне мечтают о собственном доме на собственной земле» от 12.11.2018¹. Хотя, говоря совсем откровенно, именно это интервью есть обнадеживающий статусный аргумент в пользу того, что представлено в излагаемом материале, ибо этот аргумент – гуманистический.

¹<http://rcmm.ru/vlast-i-samoregulirovanie/44995-andrej-bokov-rossijane-mechtajut-o-sobstvennom-dome-na-sobstvennoj-zemle.html>, активно на 13.11.2018.

С точки зрения общественной эволюции

Немного техносциального трендхантинга

Трендхантинга, или форсайта, или визионерства. В связи с рассматриваемыми далее аспектами вводящегося понятия логистического дизайна следует высказать несколько замечаний по текущему контексту и перспективам его изменения, учесть развитие технологических решений рассматриваемого типа (и, соответственно, предложений рынка) на перспективу 5 лет от 2018 года и высказать несколько немудреных (в силу их очевидной реалистичности) прогнозных гипотез. "В процессе различных процессов" страны Евросоюза приняли волевое политическое решение о постепенном, но быстром и неуклонном, переводе всего автотранспорта на электротягу и отказе от углеводородного топлива, от есть безотносительно к существующим экономическим интересам и усмотрениям. Что означает переход в новое качество не только "цивилизации автомобилей", но и собственно мировой финансовой системы, в которой нефтяные цены существенно редуцируют свою роль общерыночных регуляторов. Историческую основу финансового рынка кредитов, как известно, представляет бодмерея, которая также есть исторически первая регулярная финансово-страховая деятельность. А потому в условиях тех изменений, о которых здесь идет речь, в финансах и денежной системе следует ожидать акцентирование связи локальных страховых гарантий с локальными во времени и пространстве проектно-групповыми идентификаторами доверия. Иначе говоря, деньги (прежде всего – логические или виртуальные «системы местных валют») будут играть роль средства тематической (отраслевой) идентификации и запуска бизнес-процессов с гарантией конверсии в другие валюты. Работая при этом в системе образа жизни и его воспроизводства, основанного на объединении среды конечных рынков и среды логистики: теперь это будет одна среда, а то, что было разными средами, станет режимами ее существования².

В смысле мобильного жилья переход на электротягу означает повышение степени автономности таких решений и радикальное упрощение порядка их технического обслуживания (надобность в замене расходников существенно снизится). Одновременно возрастет спрос на R&D решения в области емкости и портативности аккумуляторов и генераторов из возобновляемых источников – эоловых и солнечных, с радикальным увеличением их киловаттности. С ростом спроса и в случае массовизации бренда "комфортной мобильности", прежде всего – рынка Recreational Vehicle (RV), естественно ожидать снижения цен на них вместе с общими ценами на все категории моб-жилья. Вместе с тем, повышение доли электрической и электронной составляющих в них станет триггером внедрения систем дорожного автопилотирования, интегрированных с системами автонавигации. Окажется возможным жить в салоне кемпера во время автоматического перемещения по магистралям, не обращая внимания на дорожную ситуацию. Развитие локальной автоматизации на мобильных гражданских платформах также способно повысить уровень развитости размещаемых на них бортовых компьютеров, одной из функциональных задач которых станет оптимизация управления водоснабжением: извлечение из "неподготовленной" внешней среды, очистка, хранение и расход, утилизация. Сюда же добавляется интеграция двигателей в сами колеса, превращение шасси в полноприводное и, скорее всего, возврат к идеям аккумуляторов инерции (столь популярным в 1960-70-е гг.). Что станет источником еще одного блока задач для бортового компьютера.

² Не в этом ли заключается суть фуллеровой эвфемеризации?

Одновременно следует ожидать изменение структуры того, что именуется "индустриальным домостроением": помимо того факта, что оно станет как-то меняться в любом случае, оно наверняка будет ближе к метаболической архитектуре Кишо Курокавы и станет представлять собой, скорее, для многоэтажного варианта – растровые системы вертикальной парковки объектов типа кемперов и караванов (подобно вертикальным автостоянкам в Нью-Йорке 1930-х гг.); для одноэтажного – парковки с благоустройством в виде рекреационных и сервисных элементов. А значит, наверняка представит заимствования из области автоматизированного складирования, представляющего еще одну разновидность логистических технологий. (Курокава, похоже, просто не вышел в свое время со своей идеей групповой композиции "жилых модулей в растре" за рамки архитектуры в область личного транспорта.) Соответственно, по мере перехода на электротягу, расширения автоматизации движения и отмеченных изменений в области "домостроения", граница между кемпером и караваном будет размываться (благо оба они будут моторизованными) – подобно тому, как в свое время размывалась граница между КПК и сотовым телефоном, уступив место сначала "смартфону", затем – еще более универсальному планшету. Колесная схема этих решений также наверняка претерпит изменения: принципиальная разница шасси, скорее, будет между более "скоростным" трехколесным вариантом (а-ля dymaxion car) и классическим "фаэтонно-омнибусным" четырехколесным. Каковые, в свою очередь, также сольются, поскольку варьировать ширину оси станет намного проще (и, опять же, автоматически), равно как клиренс. Смена числа колес и схемы их расположения, скорее всего, также упростятся.

Начало этих замечательных вещей в мире, таким образом, следует ожидать где-то с 2023 года, заметность явления для СМИ – где-то в это же время. Начало бума – скорее всего, к 2025 году, после того, как масс-медиа (включая new media и, если возникнут, super new media³) поработают над брендингом этой темы и сделают ее общим местом – актуальным феноменом массового сознания. Шоковым фактором для этого, поистине грандиозного, процесса, может стать уже неоднократно упоминаемая как в России, так и за рубежом, некая военная заварушка, ожидаемая как раз к 2025 году. Пока неизвестно, станет ли она барьером или триггером, и в какой мере тем или другим. Ее конкретные причины, однако, не называются – все ссылки на этот счет касаются некой абстрактной "совокупности негативных тенденций роста международной напряженности", главными среди которых на 2018 год обозначаются рост протекционизма и противостояние США с Китаем. Параллели проводятся разные – в основном, конечно, рассматриваются события столетней давности. Автору сих строк процесс представляется несколько масштабнее: уж коли корни нынешнего цивилизационного кризиса тянутся куда-то в XVIIвек (если не в XVI), то параллели скорее уместней проводить с "дележкой испанского наследства", доставшегося испанцам от загнувшейся инкской империи. Не исключено, что речь будет идти о наследстве российском (что, кстати, также имело место сто лет назад) на фоне вполне возможных драматических событий, связанных с будущим формированием на ее нынешней территории конфедеративно устроенной общественной системы. Однако если это будут именно военные шоки, и именно в такой форме, то к перечисленному набору технологических новшеств добавится отпечаток рассматриваемого далее военного триггера в "обозном" аспекте. В области собственно военных технологий (прежде всего, средств военной логистики и вооружений), скорее всего, в рамках сетцентрической и swagtkонцепций отмеченный шоковый триггер реализует принципы удешевления, усиления портативности, численности, множественной нечеткости и

³<http://www.dalekseev.ru/article/%D0%B1%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%82%D0%B5%D1%80%D1%80%D0%B8%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%B8>

межэлементной коммуникативности; которые обратной волной придут в гражданский сектор и синергично усилят то, о чем здесь идет речь. То есть так или иначе распространятся на подобные гражданские решения в постконфликтный период. Не исключено также, что в этот период на уровне крупнейшей организации международной политической кооперации будет принято решение о принятии системных мер к предотвращению появления в мире крупных государственных образований с унитарным типом устройства.

Отдельным вопросом развития связанного с данными технологическими изменениями образа жизни является акцепция развитого домильнонно-караванного (включая вертикально-стояночное) жилья, теми, кто привык жить оседло. Перемещаемость в места концентрации капиталов и спроса на труд будет связана с перемещаемостью привычных малых сред обитания, только со скоростью, значительно превышающей таковую для "улитки" или "черепахи" – прежде всего, имеются в виду "разорванные" транзиты имущества и собственников. Именно этим, скорее всего, будет отличаться поколение, следующее за поколением "Y", живущим в актуальной ситуации депривации тела относительно малых и ближних пространств, которые даже в случае достаточно высокой доходности отдельных представителей этого поколения воспринимаются как не собственные и отчужденные в клиповой сменяемости, что позволяет отдельным недалёковидным наблюдателям экстраполировать свой ближний опыт на будущее и утверждать, что-де личного жилища не будет. Что есть следствие неумения взглянуть дальше «простого продукта» собственных понятий. Да, сам принцип многоквартирности изменится, но это не значит, что человек откажется от собственной антропологической органики. Без "своего угла", который он теперь сможет утащить куда захочет, ему будет плохо.

Скорее всего, такие максимальные оседлые-в-мобильном «пост-игреки» будут чем-то напоминать автомобилизированных рабочих по М.Охитовичу с домами-скворечниками (которые также мобильны, но «чуть менее», чем авто), вот только приведение в транспортное состояние жилья для тех, о ком здесь идет речь, по срочности будет примерно равно нынешним караванно-кемперным – от 5 до 30 минут, а если это будет пролетариат (марксов квалифицированный), то уже располагающий историческим опытом прекариата (обедневших высокодоходных с имуществом, но без регулярных денежных доходов), а потому способных к актуализации задачи ограничения потребления, а значит – к формированию его новой структуры. И все эти вещи будут восприниматься и рассматриваться как право и доход, а не осчастливливание дарами, придуманными на вершине властной пирамиды и спущенными оттуда же. В этом смысле изменение доминирующего типа домохозяйства изменит и массовый рынок. Вряд ли он совсем исчезнет, как мечтают иные «борцы с Вавилоном», но наверняка станет другим. И, конечно, поскольку элементы и целые системные блоки такого образа цивилизационно-номадической жизни будут торгуемы, речь будет идти о брендинге, существенная часть которого (если не само существо его) будет «user generated», что станет существенным автокатализатором изменений массовой повседневности.

Однако пока что не очень понятно, как изменение основ мировой денежной системы (прежде всего, порядка инвестирования и, судя по всему, неизменно массовизируемой биржи) повлияет на все эти процессы. Понятно, что массовизация биржи (формирование «народного «IPO») может быть инициирована через управляемый гэмблинг⁴, однако на начало XXI века такое пока доступно только экономически развитым секулярным странам (с нормативной веротерпимостью и не

⁴ Апробация темы имела место в виде доклада по результатам исследования мирового рынка гэмблинга, беттинга и лотерей в НИЦ «Неоэкономика» в 2018 году.

религиозным законодательством), а также странам с беднеющим, но не обедневшим, населением, испытывающим соответствующие фрустрации (пресловуто вопрошающим «в чем хранить деньги?»). К народным IPO добавляется фактор частных денег и систем местных валют именно как существенный фактор валютного рынка глобального масштаба. Именно с акцентами на такие условия следует рассматривать запуск процессов неономадического брендинга. Возможность развития мира по этому пути не есть лишь голые фантазии – это будет реализацией естественных желаний ближайших поколений, решающих конкретные проблемы, становящиеся все более очевидными предпосылками грядущих изменений. И, скорее всего, эти процессы будут протекать более растянутым и естественным образом, чем представляет нам плод воображения, захватывающий нетерпеливый дух. Примечательно, что консервативный тренд в этих вопросах, связанный обычно с мнением представителей пожилого и даже старшего поколения, будет на стороне именно таких изменений, поскольку изначально и до совсем недавнего времени кемперная жизнь воспринималась в "массовом сознании" как удел обеспеченной европейской либо американской старости, тогда как с 2010-х годов спрос на мобильное жилье заметно молодеет, причем для всех видов такового: так, удаленные от городских сред в дикую природу полустационарные домильоны уже достаточно уверенно можно считать предметом спроса верхних слоев «все еще сохраняющего бытие» среднего класса (причем чем дальше в глуши, тем решение считается более премиальным). А потому, скорее всего, ведя здесь речь о новом брендинге жилья, имеет смысл также говорить о глубинной трансформации человечества именно по линии восприятия номадизма самыми разными общественными категориями. Не исключено, что именно эта трансформация представляет собой то новое направление цивилизационного развития (причем именно цивилизационного, а не имперского), которое оно выберет как способ выхода из цивилизационного же кризиса, о котором сегодня кто только не говорит, и который, как уже общепризнано, носит вложенный характер, то есть представляет совмещение процессов, имеющих 40-летнюю, 150-летнюю, 300-летнюю и 600-летнюю давность. Именно то, о чем здесь идет речь в смысле стыка логистики с ландшафтно-домостроительной темой, воплощает в жизнь условие необходимого *«баланса между консервативными (сохраняющими) и разрушительными (обновляющими) силами»*, о котором ведет речь архитектор А.В.Боков в своем интервью по поводу проблем «многоквартирности» в городской среде.

Политико-экономический аспект

В этом новом мире мера оседлого-в-номадичном, скорее всего, будет определять меру зарплатного-в-доходном, приходящуюся на одну личность. Мера номадичного-в-номадичном, в зависимости от типа миграционности – фланирующей либо маятниковой (безотносительно к числу полюсов последней), будет определять меру прибыли, приходящуюся на ту же самую личность. Рассматриваемый тип домохозяйства, который, в свете всего сказанного, уместно также назвать «логистическим», оказывается весьма удачным средством сочетания принципа гражданских свобод (прежде, всего, личностно-правовых и экономических) с ожидаемыми и озвучиваемыми уже довольно многими перспективами получения отдельными городами и агломерациями международной торговой и правовой субъектности, каковой до того обладали отдельные государства (национального либо имперского типов). В этом смысле, возвращаясь к «максимально оседлым» и к сохранению масс-маркета, следует отметить, что и само «многоквартирное индустриальное домостроение» не исчезнет полностью, но перестанет быть предметом бума и безудержного «девелопмента», пожирающего чужие земли, сохранив нишу малоэтажных стационарных решений – возможно, несколько более широкую, чем ту, которую в Европе нынче занимает проживание в старинных замках или шале, но всяко не спекулятивно-

дорогую. Действительно, как гласит классика, капитализму плевать на земельную собственность. Но личностям не плевать на гражданские права – там, где личности *на самом деле имеют место*. Похоже, отрасль «строительного девелопмента» (особенно в России первой трети XXI века) – последний, самый гнусный, модельно-дидактический, вид индустриального империализма, когда все прочие виды уже исчерпали свой потенциал жизнеспособности. И то, о чем здесь идет речь, призвано положить конец этой гадости, не обрубая при этом инфраструктурный сук в пользу левацкого идиотизма.

В связи со сказанным возможно предположить, что эволюционный переход от номадического образа жизни к оседлому проходит через путь от фланирующей миграции к маятниковой (которая может быть достаточно сложной – не обязательно двухвершинной) и, далее, к собственно оседлости. Эволюция от оседлости к номадичности также происходит через маятниковую миграцию. Но это именно пути эволюционирования человека и его общества, а не деградации: то, что иные формы оседлости и номадичности могут быть более совершенными относительно иных форм своих противоположностей, уже стало общим местом. Однако подобно тому, как любые геометрические фигуры, имеющие измерения, можно мыслить следами, образованными линейным или радиальным движением, в смысле здоровой оседлости, соразмерной природе человека как перемещающегося существа, скорее следует говорить о маятниковой миграции различной частоты и амплитуды, тогда как оседлость в ее определении как не-номадичности следует рассматривать не только как форму крепостничества в широком смысле, но как условие формирования крепостного и закрепощенного сознания в целом. Ибо крепостничество есть рента с постороннего оседлого человеческого существа. По большому счету, человечество так и не прояснило для себя в полной мере природу сознания, но чем бы ни была эта когнитивная способность, можно сказать, что во всяком случае она связана со способностью к самостоятельному перемещению, если не коренится в ней.

Мера оседлого мировосприятия как раз и определяет меру крепостного сознания – сознания бытия в ролях раба и господина, сразу определяющего человека в той или иной из них, но всегда сопричастующих в одном и том же сознании. Такое мировосприятие не является ни маятниковым, ни фланирующим: даже маятниково движущийся по кругу свободнее оседлого, особенно если этот круг достаточно широк (а бесконечно широкий круг образует прямую линию). Оседлое сознание связано с категориями давления и сжатости, минимальности доступного пространства, и представляет начало государственной иерархии. Это сознание тесноты. «В тесноте да не в обиде» – сознание стада. Обида из-за тесноты – неумение определять приватность и создавать кооперацию. В слове «усобица» есть коннотация тесноты. Усобицы свойственны оседлым обществам, знающим государственность. «Здоровая оседлость», основанная на маятниковом, или регулярном, перемещении, есть действие в системе мировых координат, и является началом торговли. Фланирующее перемещение – действие поиска и открытий. Они родственны друг другу и дружественны миру, признавая его право на движение как свое собственное, а любую скомпенсированность движения – как локализацию, а потому всегда локальную и внутри себя уже предполагающую радиальность. Как говорил Фуллер, «Вселенная – островки сжатия в океане растяжения», а еще он говорил, что сжатие есть уменьшение радиуса. Сжатие – не то же самое, что миниатюризация технологических решений, последняя представляет организацию в ином масштабе – это другой вариант реализации плотности, тогда как первое – усилие деформации в том же масштабе. В случае человека это есть радиус возможного действия – при его уменьшении увеличивается неподконтрольность и некоммуникативность отдельного человека с внешними мировыми силами, их мистификация как мощного и недоступного, но

организованного и непредсказуемо действующего, начала, и создаются условия для религиозных манипуляций сознанием, не имеющих никакого отношения к вопросам позитивной теологии какой-либо формы – будь то трансцендентализм Канта или провиденциализм Дефо, провозглашающих извечность фактора неопределенности в системе трезвых и рациональных категорий⁵. Человеку начинают внушать необходимость в некоем посреднике с такими силами – будь то священник или государство, занимающееся «внешними связями» в лице «лучших своих представителей». Да, говоря в предложенных понятиях и следуя идеям Халдуна, империи как протогосударства возникли из центрально-периферийного кросспоколенческого маятникового номадизма. Но их суть – как раз в отсутствии движения в центре и в привязке к биоценозным циклам, в стремлении "establish"-центра распространить принцип своего бытия на максимальное окружающее пространство. Империя – первичный принцип распространения оседлости. Расширение из центра – не кочевье. Этим омертвлением и создается иерархия: начала пространственная, затем – логическая и умозрительная. Со временем геометрия мышления становится абстракцией и превращается в алгебру мышления, создавая иллюзию «математической непреложности» модельного абсолюта. Из этого представления возникает превращение идентификаторов пространственных разнесенных деятелей в государственные деньги, становящиеся средством распределения ресурсов и, далее – в подконтрольные государству средства общественного обмена, затухающие в своей силе доверительности по мере удаления от неизменно бытующего центра, всячески скрывающего от "невежественных масс" любые движения внутри своей ограды, которые, будучи скрываемы стыдливо, не могут существовать иначе, как в форме интриги. Именно поэтому сакральным местом в центре имперского государства является кладбище, соседствующее с пустым открытым пространством либо окружающим его. Но кочевник же технологически более продвинут, чем какой бы то ни было имперец на какой бы то ни было ступени иерархии: в результате миграции он выбирает лучшее (о чем хорошо писано у Фуллера относительно улучшения корабельных частей в его "Усмешке гигантов", в главе "Головы и хвосты, которые мы выиграли", но не только у него). Номад наиболее склонен к инновациям, которые тут же локализуются относительно "малого мира" для взаимодействия с миром природным. Вписанность в мир, а не замкнутость в "непринадлежащем крупном" – условие благополучия и достатка, а также оптимальная стратегия экстернального поведения.

Случай России – имперская классика: центр смещенной резко в сторону Запада столицы крупнейшего государства планеты представляет собой Ивановскую площадь, окруженную церковными некрополями. Следующим кольцом идет выделенная сбоку Красная площадь с локально окружающим древний замок некрополем «второго уровня» и дополняющим ее мавзолеем. Далее идут кольца и радиусы движения, между которыми расположена среда, которую, опять же, государство считает «мертвым», ибо не знает, как она живет, и оживляет ее уколами дорожного строительства с бодрым армейским душком – единственной, известной ему, формой бодрости.

Логистический дизайн как сфера деятельности и сумма реализуемых ею артефактов рассматривается в ее способности запустить глобальную волну спроса. Поэтому излагаемое здесь отчасти предлагается в качестве гипотезы и одновременно бизнес-идеи в обоснование такой волны. Но это нечто большее, поскольку предлагаемый аспект усмотрения созидательной и жизнеобеспечительной человеческой деятельности представляет не просто то, что было в случае

⁵ Или относящуюся к тому же порядку вещей содержательную логику вопросительных перформативов.

"черно-белой" угольно-хлопковой волны, начавшейся в середине XIX века⁶—ее аналог сегодня не может быть чем-то прежним, но требует некоего радикального решения. Однако этой волне свойственно подобие своей предшественнице, состоящее в том, что нечто, до некоторых пор представляющее предмет потребления элит, становится массовым; только теперь это не хлопковые сорочки, а более широкое ограждение человеческого тела. Это решение – в снятии противоположности между номадическим и оседлым (в создании гибкого дифференциала между ними как состояниями, значения которого легко и удобно выбирать) для конечного потребителя и рядового жителя Земли. А это значит, прежде всего, возможность выбора видов и гибкость рекомбинации маятниковой миграции, под которую и создается «мобильная инфраструктура мобильности». Зависимость этого жителя от репрессивного аппарата государства (именно русскоязычного "государства", а не более общего евроязычного "state") продолжается лишь в силу привязанности к форме жилища, удобной в первую очередь самому государству, выдаваемой для гражданина или подданного (в какой мере этот "рядовой житель" осознает, что значит быть тем либо другим) за достижение цивилизации. Навязанный образ жизни – оседлой, либо, напротив, мобильной, но также навязанной (как для армейских чинов) состоит в непричастности собственности на личное пространство (и уже неоднократно отмечавшейся иными добросовестными комментаторами – в "искусственной тесноте"). Волна, начало которой возможно в рамках известных форм экономического роста, по своему окончанию способна сделать способ жизненного уклада необратимо превосходящим предшествующие. Будет сформирован общий стандарт более-менее совершенных форм, не зависящих по существу от проектных задач и деловой активности, которые не обязательно станут тем или иным образом соответствовать известным принципам денежного обращения. Речь о новых устойчивых формах адаптивности, которые предстоит создать, а потому здесь ожидаемо множество вопросов и сомнений. И, конечно, здесь идет речь о подлинной трансграничности, доведенной до своего логического предела – конечных таксонов социальной классификации. Несомненно, что это все достаточно обосновано, чтобы иметь для сравнения временных масштабов 150-летнюю волну массового спроса. И это минимум.

В рамках всех этих идей предполагается потенцирование нового образа жизни с доселе невиданными качествами, не оторванным, однако, от своих исторических прототипов. Это шаг в сторону технологий, дающих свободу – еще одна попытка сделать человечество подконтрольным в своей творческой и производящей свободе самому себе, полемика с самим царем Ашокой и его "девятью мудрецами" о том, какие силы могут быть в распоряжении одной "простой" личности, поскольку вопрос, похоже, касается самой личности и ее выбора, а не тех вещей или природных сил, которыми она может обладать (на рубеже XX и XXI веков полно примеров "владельческих", не представляющих, что именно находится в их распоряжении). Именно сегодня, в эпоху кризиса капиталистической системы, все более видно, что для того, чтобы стать свободным и сохранить человечность, нужно вернуть общедоступность простых, но мощных, физических сил, поскольку античеловеческое и антицивилизационное начала существует в презумпции эксклюзивного права на природные силы, их извлечение и использование, расположенные в неизменном или творимым как неизменное, омертвляемом, пространстве, рассматриваемом этими началами как

⁶ Согласно Э.Хобсбауму и О.Григорьеву, начавшаяся с середины XIX века волна спроса обусловлена «хлопковой революцией» – началом массового использования хлопчатобумажных тканей и машин для их производства на дорогом рынке труда Англии, использованием там же промышленного угля как бытового и... еще раньше – созданием рынка часовых механизмов как стимула к развитию точной механики (и прецизионного координирования) в рамках станкостроения для производства машин (собственно тезис Григорьева).

пространство контроля, но не пространство содействия, которое, ради гарантий сохранения контроля, нужно расширять, но не преодолевать, осуществляя такое содействие, выстраивая и меняя связи, то есть развиваясь. И такая мертвящая практика преподносится иными учеными умами как «неизбежное зло» усложнения и развития общества! Однако недоступность сложного локальному воспроизводству – иллюзия хотя бы потому, что онтическим противовесом любой сложности выступает повсеместная простота универсальных форм, обнаруживаемая в формах более сложных организаций природных сил. Между тем, полезные виды наиболее сложных форм естественной организации (живых) уже предоставляются человеку "как есть" и воспроизводятся программным автоматом и естественным же образом. Не исключено, что дальнейшее и более обстоятельное прояснение этого вопроса также способно обнаружить весьма удивительные вещи.

Этот аспект свободы означает, что мотив развития дизайна для реального мира (о котором идет речь далее) в "логистическую" сторону имеет социально-политическое основание, которое, пожалуй, является первично важным (если и не по сути, то уж точно для человека). Оно связано с вопросом о том, как не только минимизировать риски, но даже эффективно противостоять их источнику – агрессивно захватывающему мир олсоновскому "стационарному бандиту". Во всех этих различиях кроется суть того, как мобильное жилье способно преодолеть патологию возникновения такого бандита, но механизм «позитивного упразднения» последнего все еще требует артикуляции.

Поэтому концепция логистического дизайна ориентирована на оптимизацию идей инфраструктурной основы гражданской гаражной экономики с высокой степенью живучести в условиях нарастающего репрессивного давления. Ранее автор этих строк предложил гипотезу о том, что государство является куда более древней патологией развития человечества, чем не столь исторически давняя (сроком всего в полтысячелетия) аномалия капитализма⁷. Если брать капитализм в контексте определения капитала как "бухгалтерских годовых остатков", то суть его представляется особой массовой и чрептоколенческой патологической любовью (манией) к созданию дефляции (к бытию агентом ее создания) и столь же патологической фобией инфляции – как раз в силу этой самой мании. Извлечение торговой прибыли как одна из разновидностей дохода есть одна из разновидностей игр обмена, "в норме" (которая, однако, возможна) ограничена проектной срочностью и не обязательно должна иметь патологический характер – таковой возникает как раз в "рациональных иерархиях", где имеют место игры в "царя горы" и "бег вокруг стульев". Иной раз полезно умозрительно отбрасывать марксистские объяснительные напластования – потому, что это просто единственное, гениальное по своей системности, объяснение мира, который мог бы быть также объяснен в иной футурологии общественных изменений, и который в своей исключительности создал "эдипов эффект" самовоспроизводящейся реальности, со временем существенно изменившейся. И тогда то, что остается – это "некая" общественная эволюция с тремя известными видами дохода, эволюционирующие же способы денежного обращения (игр обмена) и человеческая изобретательность – также эволюционирующая относительно уже созданных институтов и артефактов (включая деньги, эмитентом которых не обязательно должно быть государство). И вот, когда осуществляется такая редукция – выход из "колеса сансары" инфляционно-дефляционных страстей, человек обнаруживает себя "в простом месте" (где бы он ни находился), свободным от навязанных коопераций и общественных процессов, и обнаруживает собственную способность к творчеству, а деньги – инструментом для организации деятельности других людей. Именно тогда

⁷<http://www.dalekseev.ru/%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8/%D0%BA%D0%B0%D0%BF%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%BC>

он становится предпринимателем, а не когда "получает прибыль" или отказывается от игры, удерживая и без того бесполезные фишки, перекрывая другим возможность попробовать. Тем самым осуществляется игра против себя, именно поэтому капитализм – патология. А поскольку она вековая, иным кажется, что это извечное либо эволюционно закономерное состояние, поскольку "жизнь – боль". Если бы последнее было верно, в жизни не было бы ничего, кроме боли. Жизнь – это еще (и даже, пожалуй, прежде всего) игра с лимитированной опасностью. Возможно ли хорошо играть, когда больно? И да, автор этих строк – сторонник применения аристотелева понятия энтелехии к общественным процессам.

В этом смысле общественной эволюции и общественного здоровья логистический дизайн является не возвратом к прежним номадическим образам жизни и предметно-технологическим множествам, а развитием способов мироощущений и "бесшовных" трансформаций жизненных сред. Что уж точно не свойственно "традиционным" отношениям номадических ойкумен с оседлыми. Кроме того, известно, что классика давно известных и простых технологий вполне может соседствовать с весьма авангардными (как это имеет место, например, в медицине, где в рамках одних процедур используются простые классические инструменты вместе с комплексными – особенно теми, что реализованы *ad hoc*). То есть такой дизайн заведомо предполагается сочетаемым с существующими системами транспортных инфраструктур и обнаруживаемым в них же.

Все эти социальные обстоятельства – далеко не новость, и, собственно, вся история персональных транспортных средств, на десятилетия ставших мощным мультипликативным драйвером, создавшим самое «автомобильную цивилизацию», включая автотрейлеры и упоминаемые далее домильоны, представляют логистический дизайн. Но в собственном смысле это понятие охватывает не только средства персонального преодоления и покрытия больших пространств и полноценные средства жилья в транспортном формате, но также и мобильность самой инфраструктуры *пребывания* транспортных средств, куда в первую очередь относятся средства и объемы, обеспечивающие пребывание этих рабочих объемов в режиме стоянки-парковки-швартовки, там, где они не выполняют транспортной функции – в гараже или на пирсовой платформе. Именно здесь и возникает межмасштабное отношение подобного, и новые возможности, которые еще предстоит прояснить. Автомобиль или мотоцикл, загружаемый в гаражное отделение автокемпера на базе магистрального автобуса – в некотором смысле то же, что самолет на авианосце: оседлость как категория покоя оказывается дифференциальной относительно масштаба среды присутствия (и срочности ее пребывания – как в случае среды стен гаражного тента), а не абсолютной относительно «недвижимо» фундированного в грунте укрупненного объема.

Еще одной важной новостью в свете всего того, о чем здесь идет речь, и что предлагается в качестве естественной перспективы решения проблем современности, является принципиальная не самодостаточность ни одной национальной экономики начала XXI века – последнее представляет собой неолиберальный миф, о коем неоднократно вопиют наблюдатели вполне добросовестные, но не очень широко освещаемые⁸. А если мир не самодостаточен, то не срочностью ли и повсеместностью деятельностного присутствия в локусе отдельной личности с достаточно комфортным и достойным уровнем жизни должна отличаться ее жизнь? Может, сам вопрос о расселенности пора перестать рассматривать в контексте фиксированности-в-локусе? Не

⁸<http://neoeconomica.org/article.php?id=382&fbclid=IwAR1I3EPpeC00i4IZU4WKySXQbQk7fT0nPfsZLFntMppHiP9SfTbdSI64mC0>, активно на 01.12.2018.

такое ли свободное перемещение – следующий этап и существенный признак экономической и цивилизационной эволюции?

Общая проектная задача в пространственных архетипах

О машине для общения и машине для жилья

Задача – предложить высоко персонализированные, компактные и эстетичные решения, в которых высокая мобильность и надежность транспортных средств была бы максимально обеспечена функциями удобного жилища (dwelling machine) и, с другой стороны, жилище обладало бы наиболее маневренной, легкой, мощной и дальнедействующей функцией личного транспорта, наименее уязвимо для контрольно-запретительных средств государства (в "олсоновском смысле", идущем здесь и не только постоянным рефреном), в идеале – тем более маневренное и живучее, чем более репрессивно государство или подобным ему образом организованная иерархическая структура. И задать это все как логику основных пространственных форм, дабы восприятие категорий было бы наиболее легким, но предполагало бы достаточную сложность вариаций при предельной простоте правил и "алфавита" игровых средств – подобно китайской игре Го. Это попытка сформулировать способ организации пространства, в котором композиционных центров много, но они не подавляют друг в друга, а периферия не растворяет их в себе.

Предлагаемое решение в области жилья должно стать столь же распространенным, универсальным, технологичным, кастомизируемым, персонализируемым, и также менять образ жизни человечества в глобальном масштабе, каким в свое время стал мобильный телефон в области коммуникаций. Более того: именно широкое распространение RV, сопряженное с рассмотренной выше эволюцией этих средств (сопутствующими изменениями и упрощениями), скорее всего, станет следующим, подобным "телефонному", бумом, причем станет парным к нему как уже существующему (и, кстати, отчасти затухающему по мере нарастания глобальных проблем спроса). И, вместе с ним, сформировав личное оффлайновое пространство (чего пока еще нет), создаст новый, широко и зонтично распространяемый, повсеместной образ жизни. Но сами сервисы интеграции средств коммуникации со средствами персонального мобильного жилья еще должны быть предложены после того, как само такое жилье станет повсеместно распространенной повседневностью при изменившихся культурных акцентах, а вместе с ними – допустимых возможностях и способах реализации жизненных стратегий.

О большом и малом укрытиях

Основными единицами здесь, пожалуй, будут «большое укрытие» (палатка, павильон или «широкий гараж»), «малое укрытие» (модуль или бокс на одну персону или набор объектов личного пользования), одна или несколько штук которого скрывается в одном большом; для каждого из них предполагается транспортная часть, или шасси. Такое отношение «большое-малое» подобно японскому понятию дайсе, только примененному к негативным, объемлющим и объединяющим, пространствам, а не к разъединяющим, позитивным пространствам "повседневного оружия". В функции перемещения «малое укрытие» (модуль, бокс) менее трансформативен относительно функции перемещения и берется в аспекте «узла» или «кольца»; тогда как «большое укрытие» берется в аспекте «петли» или «ниши», и ему атрибутируется как раз функция "многоклеточной" трансформативности, масштабируемости, "сборно-разборности", которая способна оказываться единой для множества узлов (а те, в свою очередь,

скомпоновались, в некоторых реализациях образуют "петлю" для объектов иного масштаба). Элементы "большого укрытия" (к примеру, реципрокальные стержни или пружины⁹ – в зависимости от того, что используется из бесконечно богатой палитры этих элементов) оказываются "малым конструктивом", тогда как прочно заданное пространство "малых укрытий" формами цилиндров или тетраэдров – "большим конструктивом". При этом "малый" конструктив "большого" укрытия также может быть назван "конструктивом крюка" или «ниши», а "большой" конструктив "малого" укрытия – "конструктивом кольца" или «замкнутой фигуры». Эта двойственность полукруга и полного круга вполне соответствует, кстати, палладианским морфологическим интуициям, только относится не к капитальным сооружениям, а к мобильным. Причем «большое укрытие» может быть открыто внешней среде не только горизонтально, но и преимущественно вертикально, соответствуя древней идее традиционного «длинного дома», свойственной многим народам.

Что касается еще одного состояния ванты – а именно, струны, то ей символически соответствует собственно транспортная функция. Буквальные возможности натяженных систем в широком смысле такой функции еще предстоит прояснить – причем не только в смысле фуллерово-снелльсоновской механики.

Простой умозрительный образ всего этого может быть представлен бочкой с парусом на нехитром рангоуте, движущим ее по волнам. Для случая глубокого разделения труда и больших денег создавались очень большие многочисленные бочки на множество человек со сложным рангоутом и многочисленными же парусами над каждой из них, обслуживание которых также представляло собой предмет разделения труда, в котором возникла прикладная такелажная наука, использующая предметно-технологическое множество элементарных механизмов определенного рода. Здесь же предлагается пространственное решение, когда под одним большим парусом соединяются несколько бочек и плывут по волнам... или стоят на земле; или когда они соединяются, и паруса образуют более сложную для движения, многоцелевую систему, пассажирами которой могут быть несколько человек (или один, богатый бочками, Диоген), но в каждой из них есть место запасному парусу, чтобы, в силу тех или иных причин покинув этот механический союз, каждая, отдельно взятая, бочка, имела бы собственный источник движения.

Концепция "большого и малого укрытий" (малого – в большом) также соответствует представлениям некоторых архитекторов об оптимальной комфортной композиции жилища, представляющего собой крышу, значительно выступающую "козырьком" за сравнительно низкие относительно этого выступа стены (что свойственно некоторым видам традиционного жилища – например, украинской хате, кельтским круглым домам и некоторым видам африканских жилищ, а также иным решениям европейской павильонной архитектуры). Кроме того, именно такая двойственность объемов, скорее всего, станет областью новаций для ограждающих пространственных расширений "основного объема" (как правило, неизменного либо ограниченно-трансформерного) караванов и кемперов, коими сегодня преимущественно являются боковые козырьки-маркизы и верхние палатки для жесткой крыши (последние – особенно для off-road решений). Если не отдельным сегментом RV, в связи с чем не исключено, что источником вдохновения здесь станет проект "Девятое Небо" и прочие купола Р.Б.Фуллера. Предлагаемое изменение касается возможности укрыть весь исходный объем мобильной dwelling machine полностью в объеме гораздо большем, дабы иметь большее жилое стояночное пространство без потери обжитости – то есть такое, где сам караван или кемпер будет

⁹ Прежде всего, имеются в виду простые арочные пружины.

композиционным центром, но не давящим, и в котором даже возможно разместить минимум еще один такой же объем или несколько меньшего размера (к примеру, одноместный shanty); то есть развернуть жилой или рабочий интерьер, причем сделать это в достаточно широком объеме. Существующие "классические" пространственные расширения выполняют важную роль, но не функцию компактно свернутого и возимого, легкого в конструктиве, гаража, который можно развернуть почти в любом месте, образовав значительный внутренний объем, при этом обеспечив его высокую устойчивость к нагрузкам. Для чего уже требуется нечто иное, нежели фиксированный трансформерный субобъем. Реципрокальные несущие системы и свертка "jitterbug" здесь могут привести к интересным решениям (особенно в плане автоматического раскрытия). Об архитектурном аспекте всего этого речь идет дальше.

Об укрытиях для живых и для мертвых

Далее – насчет "большого и малого архетипических укрытий" в смысле их различия как укрытия для живого и укрытия для мертвого. В архитектурных кругах бытует чье-то крылатое выражение о том, что идеальных архитектурных форм для жизни не бывает, поскольку наиболее идеальная такая форма – это могила. Она представляет собой верхнюю часть сооружения, знаменующего, ограждающего пространство и скрывающего еще меньшее сооружение – гроб или саркофаг, внутри которого размещен покойник (или что от него осталось), безучастный к инженерным, художественным и эргономическим особенностям этих объемов и форм. Ибо не представляет собой более позитивное заполнение пространства жизнью, будучи не перцептивен. Однако культурологически гроб представляет собой персональное "спальное место" для прежде живого, что обусловлено мифологемами представлений о "загробной жизни", идущими с весьма древних времен; важно, что это, в первую очередь, представления живых, делающих что-то для мертвых, которые не могут дать оценку этому действию, но до того при жизни предполагают и ее факт, и (как правило) ее позитивный характер. Но будучи мертвыми, не дают никакой обратной связи погребаящим их тело живым, а потому такую коммуникацию вполне можно считать отношением с провалом аргументного места (поелику отношение с точки зрения науки логики есть функция). Есть могилы в виде крипты или склепа – как правило, сводчатого и, как правило, подземного помещения с одним или несколькими гробами (или меньшими могилами и, опять же, гробами как "спальными местами" покойников). Согласно иным литературным мемам-фантомам до "эпохи Интернета", в них с комфортом живут вампиры-аристократы. Некоторые из подземных некрополей всемирно известны – например, усыпальницы Ватикана, Эскориала или Серапеум (если этот последний вообще был когда-либо некрополем). Общим для них является то, что как сами крипты, так и расположенные в них гробы, представляют собой *недвижимость*, или "недвижимую вещественность" полезных помещений, которая как в смысле собственно используемости, так и ее товарности, имеет вырожденное значение: товаром оказывается срочно и сравнительно недолго, а в смысле полезности имеется в виду "полезность покойнику", уже столетиями воспринимаемая как оксюморон и предмет мрачной иронии при сохранении самих похоронных традиций и обрядов. И еще крипта и саркофаг в ней знаменуют собой *элементарные* таксономические единицы (но не обязательно формы, кои могут свидетельствовать о богатстве художественной фантазии). Прежде всего – потому, что именно в значении недвижимости склеп и гроб являются атрибутом "уснувших вечным сном", чей покой нельзя тревожить, и кто, перестав быть кем-то, редуцируется до элементарного. При этом ранее, при жизни, недвижимым "обитателям" склепа (коим в мертвом состоянии тела именно что безразлична их собственная "движимость") приватность личного укрытия и "малой ойкумены" вовсе не обязательно предусматривалась или гарантировалась.

Живому не обязательно постоянно обозначать место своего присутствия жестким и массивным знаком, да и быть там – это не будет знак или норма жизни. Элементарные геометрические и композиционные формы также есть и начала жизни – особенно когда их множество соединяется, разъединяется и рекомбинируется между собой, что исключает "массивность". Живому потребно укрытие – для временного пребывания и постоянно его собственное, включая собственную "малую среду", адаптированную в ближайшей среде природы. И первым средством такой адаптации оказывается несущий и ограждающий пространственный объем, поддержание которого не обязательно должно быть предметом его вечной заботы либо однозначного присутствия (хотя многие так и существуют и воспринимают близкие пространства, считая при этом себя "живыми"). Жизнь предполагает выбор оптимальных, но надежных средств для жилья, которые часто оказываются простыми. На них накладывается условие быть легкими для жизни в максимуме значений этого выражения – именно такое жилье способно восприниматься (едва ли не всеми народами мира) как признак здоровья и цивилизационной развитости. Да, массивные замки строились для защиты жизни, но самым грозным оружием на сегодня стал и остается самолет (в той или иной его форме), для которого значима легкость и маневренность. Перемещаемый модуль для спокойного отдыха под куполом оранжерейного сада есть нечто иное, нежели саркофаг в крипте, хотя и то, и другое способно обнаруживать подобие форм и композиций. "Антисклеп" – не то же самое, что склеп; хотя, если брать этимологию слова "склеп" от польского "погреб", то комфортная жизнь в широких подземных виллах-бункерах представляет собой известный сегмент премиальных ландшафт-интегрированных жилищ Северной Америки в период "холодной войны" и после нее (оказавшийся продолжением ее же), несколько отошедший от сугубо частных решений "гражданской обороны" (кстати, в русскоязычной сленговой аббревиатуре получившей выражение "ГрОб").

О мобильном и полустационарном жилищах

В смысле логистического дизайна стоит обозначить сочетание мобильного жилья в его домильонной стилистике с ландшафт-интегрированной и альтерсредовой архитектурой ("размещаемой в нетрадиционных средах"). Здесь, по словам С.Поморова (автора монографии "Второе жилище горожан или дом на природе"), *"не дом "закреплен" за местом, а наоборот, место, пусть и временно, закрепляется за домом"*. Что весьма кстати сочетается с замечанием Р.Б.Фуллера о бессмысленности уже в конце XX века попыток территориально делить земное пространство "абсолютным образом" – подобно тому, как оказались бессмысленными попытки делить территорию Мирового Океана, предпринимавшиеся в свое время пиратами начала капиталистической эпохи (см. его "Grunch of Giants"). Из-за конвергенции технологий и стилистических направлений грань между домильонами и RV предельно тонка, однако имеются некоторые отличия, зависящие от понятийных акцентов и приоритетных особенностей.

Домильоны можно считать разновидностью дорожно-яхтенных решений образа жизни (кемперно-трейлерных), а точнее – *terrestrial-nature-yachting*, художественно-композиционная реализация которых ближе к стационарным формам малого жилища, нежели собственно караванов и кемперов, серийные модели которых реализованы в транспортном дизайне. Да и по степени перемещаемости домильоны представляют собой и воспринимаются преимущественно как полустационарные решения, хотя едва ли не большинство их реализаций представляют все же караван – пространственный объем на колесной платформе с дышлом. Крупногабаритные серийно производимые варианты таких жилищ "с двускатной крышей и верандой с балясинами" относятся к категории мобильных коттеджей. При этом компактность или даже ультракомпактность в сочетании с привычными формами жилого сооружения будут более близки

к сущностному определению домильона, нежели его мобильность, рассматриваемая как полезная, но не главная, опция. В этой связи такому виду компактного жилья чаще свойственно равенство длины и ширины, поскольку нет жесткой привязки к дорожным нормативам габаритов. Этот вид мобильной архитектуры в случае превышения стандартных дорожно-транспортных габаритов чаще реализуется в виде префабов, чем для таких же решений на собственной транспортной платформе. Что может быть важно для тех, кому комфортнее в равномерном окружении пространственного объема, а не в вытянутом. При этом домильон не обязательно обречен быть именно стационарным решением (каковыми стали английские модульные префабы для ветеранов Второй Мировой Войны). В габаритах больших, чем дорожные, "широкий домильон" вполне органично может быть помещен на водную транспортную платформу – яхтенную реализацию домильонов с равномерной площадью, что чаще встречается в виде пресноводных понтонов. Это не говоря про то, что наименее габаритной и дешевой формой домильона можно считать ice shanty, о котором идет речь в следующей главе.

Учитывая такое предварительное представление различий в качестве понятийного фона, стоит рассмотреть уже известные контексты, в которых они могут быть истолкованы.

Деятельностно-отраслевые предпосылки

Логистический дизайн как интегрированный

Здесь логистический дизайн рассматривается в аспекте его источников livingry. Интегрированным назвал свой дизайн Виктор Папанек в смысле интегрированности оного в жизнь, или реализации идеи "дизайна для реального мира". Предлагаемая здесь концепция логистического дизайна следует этой идее и является ее развитием в сумме своих предпосылок, обуславливающих и обосновывающих возможность говорить о дизайне в таком ключе и обозначающих непосредственную связь этих идей с идеями его друга Р.Б.Фуллера.

Фантастичность предлагаемых в рамках данного подхода решений вполне оправдана ускоряющейся динамикой мировых процессов, в ходе которых риски и шоки для всех, кто именем доброй воли стал приверженцем "инженерной всеинтеграции", требуют решительных технологических, техносоциальных и социально-инженерных новаций, кои были бы не в ущерб основной идее холистичного и развитого в своих культурных формах присутствия на планете человека и, тем самым, лишь подтвердили бы ее жизнеспособность и реалистичность в трудный и переломный период истории человечества.

Какие семантические привязки предполагаются к выражению "логистический дизайн", помимо сразу же обозначенной связи с идеями Папанека и Фуллера? Прежде всего – то, что это дизайн жизненного пространства и повседневной жизни, реализованный в логистической стилистике и с логистическим акцентом брендинга (то есть образа жизни), сама мобильность жизненного пространства и торгуемость связанных с ней благ означает бытие-в-режиме и бытие-в-среде. При этом сам принцип мобильности, сочетаясь с принципом торгуемости, определяет его. То есть сами мобильные пространства и средства обеспечения их мобильности получают статус внетоварных и внеторгуемых благ (антропологически экстернальных), даже если сами были получены или произведены как товар. Поскольку, будучи логистическими, они есть средства бытия самой торговли. Их товарный статус становится подобен товарному статусу оружия (предвосхищающему самое деньги в рамках идентификационно-распределительной гипотезы происхождения оных). Мерой стоимости здесь оказывается полезное свободное пространство,

обладающее комфортными для человеческого пользователя, «комнатными» климатическими условиями.

Идею логистического дизайна автор этих строк поместил в область физических нарративов, поскольку его основные категории совпадают с основными механогеометрическими категориями, которые я пытаюсь интерпретировать в способах мышления Герона и Фуллера, а также в лейбницево́м смысле образования пространства миром вещей, основу которых представляют элементарные механизмы, а также пространства, в социальном смысле заданного как брендовая среда, или доверительная среда образа жизни¹⁰. Еще одной причиной является то, что каждую базовую категорию логистического дизайна можно реализовывать на преимущественной основе того или иного элементарного механизма – которые имеют большей частью универсальный вселенский характер. Физика – это то, что обретает себя в континууме (по другому мнению – образует континуум), а свое бытие для человека она обретает именно через механику (будь она невооруженно наблюдаемой героновой¹¹, квантовой или "небесной").

Ключевыми категориями изобретаемых, производимых и обслуживаемых объектов здесь будут платформа, определяющая пространство действия (ангар как закрытое пространство); бокс (емкость), определяющая функциональную идентичность пространства (платформа хранения); и транспортер (шасси как транспортная платформа), обеспечивающий перемещение или изменение соположения в пространстве. Первое и второе рассматриваются в соотносительности радиуса допустимого действия относительно пункта приложения сил, которые могут быть представлены межмасштабно; третий – как категория соединителя пространств, определенных в своей функции. Простейшими и дешевейшими формами первого и второго в известной системе предметно-технологических множеств "эпохи сверхразвитых рынков" (да и, пожалуй, до нее), как было обнаружено автором этих строк в итоге рассмотрения различных товарных категорий, являются тепличный ангар (как закрытое со всех сторон помещение, не считая открытого эллинга) и "ледовый домик рыбака" (ice shanty) – который, кстати, не обязательно должен иметь ортогональную форму (в Канаде и северных штатах США даже устраиваются особые конкурсы-ярмарки таких "малых форм" в номинациях стилистической оригинальности, эстетичности и функциональности). Имеет смысл рассмотреть англоязычные этимологии того, что связано с понятием, обозначенным здесь "box". Его синонимами также являются "cabine", "booth", "cage", "cove", то есть "кабина" без приоритетной коннотативной привязки к транспортной функции или к функции «салона» на множество персон (приоритетной здесь является жизнеобеспечительная, тогда как транспортная включается в объем этого понятия). Тогда как "ангар" может рассматриваться как компонент boxили парная ему система в рамках одной транспортной компоновки, и в этом же смысле интересны их реализации в виде jitterbug-упаковки. Здесь особо важна кроссплатформенность box/cabine относительно транспортных носителей – универсальность технологических разъемов и способов крепления на разные носители. С другой стороны, здесь же возможно деление транспортных платформ по числу размещаемых на них "boxes" и понимание такого мобильного жилья в смысле лагеря – множества разнесенных (преимущественно однокамерных) помещений на локальной поверхности (или в локальном объеме – для того, еще раз, фантастического, случая, где нет "верха и низа"). Box также может быть рассмотрен как оснащенный вид мебели – приватное личное пространство альковного типа, тяготеющее к конвергенции с автокараванами и кемперами в виде аддонов, пристыковываемых к

¹⁰ Среда некоторого образа жизни является доверительной до того, как эта доверительность примет денежную форму и осуществит изменение самого этого образа жизни.

¹¹ Специально не говорю "ньютоновой".

ним с внешней стороны. Их прототипами вполне могут быть сочтены голландские спальные шкафы или их более поздние потомки – ячейки модульных гостиниц (последние, кстати, могут иметь довольно широкое внутреннее пространство).

В смысле vehicle здесь имеют место решения, происходящие от английского конного кэба (cab), в русском варианте – "двуколки", где управление осуществляется либо возницей, находящемся сзади пассажира, либо самим пассажиром. Такая последовательная схема расположения водителя и пассажира переключалась в открытые (и маргинализированные закрытые) двухколесные мотоциклетные системы с последовательным же расположением колес. В данном случае имеется стандарт транспортного средства с замкнутым пространством на одно лицо в дополнение к транспортному объему на малую группу пассажиров в случае фаэтона и большую группу в случае омнибусного решения. Эти три типа пассажирских объемов стали основными для самых разных дорожных, водных и воздушных транспортных систем, пожалуй, за весь период их эволюции – подобно столику на одну персону, столику на несколько персон и множеству столиков на множество персон.

С другой стороны, логистический дизайн представляет нарратив одного из направлений неонеомадизма, обеспечивающий "новым оседлым" способ вырваться из новых форм "зависимостей локализации" (нового крепостничества, включающего также фискальные формы), предоставляя простые и оригинальные технологические решения на основе фундаментальных знаний. И, как уже сказано, ни много, ни мало – подходы к новым формам цивилизационного уклада с достаточной экономической, технологической, социально-гражданственной и даже военной защищенностью. Здесь он ориентирован на купирование рисков, которые можно было бы назвать "факторами Жака Аттали". В этом смысле идеи логистического дизайна близки идеям североамериканских общественных движений "tent city" и "tiny housing", имеющих солидное академическое обеспечение со стороны glass-wall-universities, а также российским идеям "гаражной экономики" (не менее солидно обеспеченным независимыми "think tanks", хотя и не уровня университетских научных платформ), только сама гаражность здесь понимается в смысле куда большей мобильности (включая сами гаражи), конструктивной легкости – в смысле инфраструктурной мобильности, а также того, что может представлять собой достаточно комфортную и обеспеченную сервисной инфраструктурой жилую среду. В некотором смысле можно сказать, что логистический дизайн представляет собой соединение русской "гаражной" стилистики с американской стилистикой "tiny housing" – благо это легко сделать, поскольку культурные ниши обеих ориентированы в своем развитии на DIY как максимум нового качества бытия производства и потребления, причем в качестве альтеркультуры, а вовсе не контркультуры.

Эти вещи весьма кстати сочетаются с сельхозкой "food forest", пермакультурой, "tent/tiny urbanism", "militia movement" и рядом других примечательных феноменов конструктивных субкультур гражданской самоорганизации. Однако вопрос о том, чем же должно быть "вот это все", о чем здесь идет речь (едва ли не целиком и полностью как понятие находящееся в области архитектуры), похоже, даже не поставлен в такой общности. Можно, конечно, сказать, что сказанное предлагается к воплощению в домильонной архитектуре и dwelling machine, однако здесь не заданы требования, которыми в идеале должно бы обладать такое решение, пусть даже самое фантастическое. (Напомню, что идеал – не "платонова идея", существующая в мире недостижимого, но представление об образце, который может стать целью; артикуляция этого представления способствует отчетливости видения образца и большей достижимости цели.) Эти требования станут сверхзадачей, через движение в сторону которых легче и системнее будет

осуществлять задачи, а за счет системности – получать бонусы синергичных эффектов. И не исключено, что при продолжении поисков с упорством будет найдено также и решение неких сверхзадач (что для автора этих строк уже было – правда, в рамках других проектов).

Логистический дизайн как продолжение обозного искусства

Здесь логистический дизайн рассматривается в аспекте его источников *wearopny*. Также он представляет собой портирование *обозно-фуражного* искусства, или технологии, как изначально военного, в гражданский сектор. Обоз для многих коннотативно ассоциируется по звучанию с «обузой» (хотя этимологически он все же «обвоз»), но эта семантика, несмотря на всю свою устойчивость, не обязательна, поскольку с «обозной» темой, взятой из области *wearopny*, может быть взята идея высокой мобильности и комбинаторности решений, которая вовсе не предполагает тяжесть либо неприятную заботу, но уже-всегда-обеспеченность необходимыми средствами. Более того, именно обозные модульные реализации систем вооружений представляют собой авангард военной техники рубежей ХХи ХХIвеков – каковыми являются мобильные зенитные системы, способные к сложной координации в условиях средовой автономии и территориальной распределенности. Так что обоз – это не обязательно колонна тележек с поклажей (что, кстати, для случая боевого применения зенитных систем вообще является грубой ошибкой передислокации). Задача – реализовать такие инфраструктуры в более дешевом, серийном и гражданском варианте (что, в свою очередь, также оказывается значимым в смысле "двойных решений" при формировании армии "швейцарского типа"). В этом смысле здесь имеется богатое поле инженерных и художественных реализаций, а также возможных функциональных задач. Собственно военный или гражданский статус обоза и относящихся к нему категорий определяется функциональным использованием средств мобильной инфраструктуры, и устойчивость военного понимания последней определяется лишь частой практикой ее использования в истории, когда человеку приходилось оперативно менять позиции с максимальным комфортом и организованностью. Разумеется, исторически наиболее близкий и технологичный пример гражданского обоза представляет культура североамериканских (а также, отчасти – австралийских) континентальных колонизаторов, институциональное развитие которых в наукоемких формах общественных движений уже отмечены здесь. К гражданской ветви обозного искусства также следует отнести квазимилитарную субкультуру препперства (неизменного спутника, брата-близнеца и антагониста субкультуры сюрвивализма), только реализованную на иных пространственных объемах как платформах хранения и транспортировки – больших, чем рюкзаки, но меньших, чем самый крупный грузовой или пассажирский транспорт (прежде всего, железнодорожный и авиационный). Собственно, логистический дизайн охватывает все эти аспекты и направления, в многообразии форм позволяя вычленив общее и предлагая богатую палитру творческих возможностей.

Одновременно обозное искусство и практика представляет собой часть, если не основу, каструмации и легкой фортификации – настолько легкой, что ее можно считать модельной. К примеру, к числу легких фортификационных технических средств в армии США относится малый тепличный ангар (габаритами примерно 2,45X4), только в качестве ограждающего элемента используется не поликарбонат, а соломенные блоки, либо таковые блоки поверх поликарбоната.

Как было сказано, логистический, или обозный, дизайн предлагает новую пространственную парадигму жилья для массового сознания, а значит – образа жизни, и глубинную основу основ многих форм брендинга как торгуемых образов жизни. (А значит, уже должен предполагать то, что было сказано в других местах в сторону обновления представлений об источниках и

природе денег в правовом ключе.) Он фактически означает не только фуллеров отрыв от технологической привязанности к «фундаменту-снизу», но и от восприятия жилища в растительной презумпции (в строительной архитектуре даже используется рабочая метафора «посадить дом»), по историческому недоразумению предложенного локомотивному, перемещающемуся и рожденному свободным человеческому существу, на которое распространяется чья-то власть через контроль коммунально обеспечиваемых пространств. Именно в этом состоит моральная основа ранее заявленного представления о мобильности инфраструктуры города-товара¹², отношения в котором предполагаются к выстраиванию на основе всеобщего права. Дом или жилище свободного человека не может быть «посажен», но раскинут, локализован или размещен. А также свернут и перемещен в иное место без особых проблем. А еще его свойствами могут являться трансформативность полезных пространств (здесь еще раз уместно вспомнить jitterbug) и модульная их сочетаемость.

¹²<http://www.dalekseev.ru/article/%D0%BE%D1%82-%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%B0-%D1%82%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D0%B0-%D0%BA-%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B8%D0%BD%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%B8>

Некогда большой поклонник аристократического на тот момент яхтенного спорта Томас Липтон в конце XIX века задался идеей сделать массовым чаепитие, в чем преуспел, снискав уважение среди соотечественников, а также иноплеменников. Насколько известно, в яхтенном спорте он так и не завоевал "главный приз", отдав ему десятилетия жизни. Несколько десятилетий спустя другой "морской романтик" Бакминстер Фуллер предложил целый комплекс парадигмальных изменений в науке, технике и общем мировосприятии, которые еще через несколько десятилетий после их опубликования открывают для них широкие возможности. Причина, по которой этот процесс затянулся, скорее всего, объясняется одним из открытий Фуллера – его таблицами периодов распространения технологических решений различных отраслей и масштабов в общественной среде, обусловленных в том числе инерцией человеческого сознания и воспроизводственных привычек общества. Имеющих, безусловно, экономический характер, каковой, кстати, не был предметом отдельного рассмотрения Фуллера. Однако сегодня похоже на то, что более, чем столетие спустя пришло время сделать массовыми сами яхты – особенно когда это понятие давно перешагнуло за рамки небольшого морского парусника.

Что же дальше? А дальше – конкретные бизнес-планы реализации отдельных концепций и категорий продуктовых решений, о которых здесь идет речь. Доход от акционерной прибыли соответствующих компаний целых отраслей получит тот, кто разделяет представленные здесь же ценности, связанные с этими продуктами (которые, по-видимому, лишь отчасти будут товарами). Автор этих строк уже позаботился (и полагает заботиться впредь) о том, чтобы в новой волне спроса и по ее окончании стали состоятельными именно те, кто знает и понимает важность преодоления проблем, на решение которых направлены продукты в рамках рассмотренных здесь трендов. Поскольку их существование и общая доступность важнее любого дохода и любой прибыли. А также – о том, чтобы вещи, о которых здесь сказано открыто (поскольку есть еще не публичная часть этого текста, относящаяся к более конкретным вещам) не стали объектом перехвата инициативы или повестки со стороны архаичных форм организации общества; то есть о недопущении реализации самой сути власти одних людей над другими – монопольного распределения продуктов, критически значимых для состояния свободы. Бенефициары новой волны облечены этой задачей, но лишь отчасти. Поскольку такое недопущение уже заложено в самой идее товарной и нетоварной продуктовых форм, не зависящей от разного рода "тайн мадридского двора" или "шпионских страстей". Все эти вещи представляют естественные и здоровые решения в перспективе исторического процесса, сколь бы странными они кому-то сегодня ни показались.

Дмитрий Н. Алексеев

01.12.2018