

Д. А. Бочков

ORCID: 0000-0003-3228-0708

✉ bochkoff12@yandex.ru

Центрально-Европейский университет (Австрия, Вена)

## ТЕХНОГРАФИЯ ВМЕСТО ЭТНОГРАФИИ? БИОИНДУСТРИАЛЬНАЯ ОНТОЛОГИЯ ЭЛЕКТРИЧКИ, или ОСОБЕННОСТИ ПЕРЕПЛЕТЕНИЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ И НЕЧЕЛОВЕЧЕСКИХ НАРРАТИВОВ

**Аннотация.** Изучение нечеловеческой субъективности, в том числе с точки зрения антропологии, подводит к вопросу о том, какие рамки и границы есть у социального знания: концепция «нечеловека» преимущественно используется в качестве призмы, через которую можно смотреть на общество и культуру. Субъективность в нечеловеческой онтологии обычно определяется способностью (не) действовать, т. е. агентностью. Переосмыслению этой риторики способствует трансверсальный концепт субъективности — коллективный ассамбляж высказывания — французского психоаналитика Ф. Гваттари, который смещает акцент на то, как производится субъективность материальным или нематериальным образом. Поиск адекватной методологической оптики приводит к возможности замены «этно» на «техно» для преодоления дисциплинарных ограничений этнографии, обусловленных ее укорененностью в конвенциональных категориях идентичности, не учитывающих радикальную технологическую медиацию. Такая парадигма подталкивает к аффективной концептуализации биоиндустриального взаимодействия с «неживой», материальной сущностью, с техникой или машинами. Общественные транспортные средства, особенно те, что преодолевают значительные расстояния, представляют собой яркий пример ассамбляжа; в качестве партиципанта моего технографического праксиса выступает постсоветский электропоезд.

**Ключевые слова:** технография, шизоанализ, биоиндустриальность, мобильные методы, Guattarian studies, аффект, электричка, коллективный ассамбляж высказывания, онтология

**Благодарности.** Автор выражает благодарность психоаналитику Иннокентию Мартынову за моральную поддержку и обсуждение текста статьи, а также Антону Боровикову и Софье Карасик за бесценную помощь в полевой работе.

*Для цитирования:* Бочков Д. А. Технография вместо этнографии? Биоиндустриальная онтология электрички, или Особенности переплетения человеческих и нечеловеческих нарративов // Шаги/Steps. Т. 7. № 2. 2021. С. 175–192. <https://doi.org/10.22394/2412-9410-2021-7-2-175-192>.

*Статья поступила в редакцию 9 сентября 2020 г.  
Принято к печати 7 февраля 2021 г.*

Shagi / Steps. Vol. 7. No. 2. 2021  
Articles

**D. A. Bochkov**

ORCID: 0000-0003-3228-0708

✉ [bochkoff12@yandex.ru](mailto:bochkoff12@yandex.ru)

Central European University (Austria, Vienna)

## TECHNOGRAPHY INSTEAD OF ETHNOGRAPHY? BIO-INDUSTRIAL ONTOLOGY OF THE *ELEKTRICHKA*, OR INTERTWINING OF HUMAN AND NONHUMAN NARRATIVES

**Abstract.** While socio-cultural anthropology has always tended to move beyond its own boundaries, one can observe that this paper is prone to increasingly noticeable reevaluation of the place and role of “ethno-” in the methodology of non-human social research, particularly in the context of technics and infrastructure. The core concept is the “collective assemblage of enunciation” proposed by the French psychoanalyst F. Guattari in his late works: it may serve as a theoretical alternative to non-human subjectivity commonly synonymous to agency. Foremost, this schizoanalytic framework provokes the question of how subjectivity produces and thus highlights the non-representational affects of mutual interaction “human — machine”. Since the conventional ethnographic method seems to reduce the bio-industrial (between subject and technological regime) communication to constructionist representations whereas the anthropological paradigm of the ontological turn shifts the research focus to overcoming the modern/non-modern dichotomy, I refer to implications from cultural geography — namely, technography. Thinking not only about, but also with the machine (post-Soviet electric multiple unit or *elektrichka*, in my case) contributes to grasping the affective relationships between human and non-human entities in bio-industrial ontological space. The paper is based on technographical data collected during the field trip from Tyumen to Archangelsk on suburban trains which I undertook during July — August 2019.

**Keywords:** technography, schizoanalysis, bio-industriality, mobile methods, Guattarian studies, affect, *elektrichka*, collective assemblage of enunciation, ontology

**Acknowledgements.** I would like to express my profound gratitude to Gabriel Mart, MPsych, for moral support and participation in article discussion, as well as Anton Borovikov and Sofia Karasik for their invaluable help during the fieldwork.

**To cite this article:** Bochkov, D. A. (2021). Technography instead of ethnography? Bio-industrial ontology of the *elektrichka*, or Intertwining of human and nonhuman narratives. *Shagi / Steps*, 7(2), 175–192\*. (In Russian). <https://doi.org/10.22394/2412-9410-2021-7-2-175-192>.

*Received September 9, 2020*

*Accepted February 7, 2021*

Пригородный поезд давно стал неотъемлемой частью советской и постсоветской повседневности, судя по всему в силу своей «демократичности»: чтобы купить билет, не требуется предъявлять паспорт. Для многих поездка на электричке — это ежедневная практика, необходимая для того, чтобы добраться из области в город, но этим возможный маршрут не ограничивается. Это также еще и способ относительно дешево и незаметно передвигаться на дальние расстояния, который пользовался популярностью в советскую эпоху и существует по сей день. Тем не менее я не обращаюсь к культурным коннотациям, которые несет за собой постсоветский электропоезд, несмотря на то что использую понятие *электричка* в качестве устоявшегося референта. Гораздо важнее, что электричка, воспринимаемая как часть инфраструктуры, сама по себе представляет самостоятельный объект. Между электричкой и пассажиром, судя по всему, не складывается «личных» отношений, что, например, возможно в случае с автомобилем (cf. [Balkmar, Mellström 2019]). Она способна какое-то время существовать почти без людей. Это можно наблюдать на некоторых маршрутах электропоездов в Пермском крае или в Архангельской области, единственные пассажиры которых — работники железной дороги<sup>1</sup>. Если пандемия COVID-19 привела к кризису авиаперевозок, то пригородные поезда как были, так и остаются в расписании РЖД, почти без значительных сокращений маршрутов. Более того, во время путешествия пассажир не «знает» о существовании машиниста — оно остается не артикулированным. Пассажир не может его увидеть, как в автобусе, или услышать его имя, как в самолете. Правила РЖД запрещают пассажиру проникать внутрь кабины головного вагона. Машиноподобный, искаженный помехами голос машиниста не добавляет ясности. Электричка будто бы едет сама по себе.

Собственно, в качестве непосредственного партиципанта исследования я воспринимаю пригородный электропоезд. Это, разумеется, не означает, что в исследовании нет людей. Биоиндустриальную онтологию можно представить в качестве места встречи (encounter) машины и человека. Такая перспекти-

---

<sup>1</sup> Я рассматриваю сотрудников РЖД как часть машинного ассамбляжа.

ва существует в рамках онтологического поворота в антропологии. Однако мне представляется принципиальным сместить акцент с исследования человека на исследование машины, а точнее, на изучение субъективации электрички, на процесс производства «субъективности». Для этого необходима концептуализация методологии, основанной как на технографической, так и на шизоаналитической перспективе, к которым я прибегал во время полевой работы в июле и августе 2019 г. В совокупности я преодолел около 3000 км на пригородных поездах по маршруту Тюмень — Ощепково — Камышлов — Екатеринбург-Пасс. — Кордон — Пермь-2 — Балезино — Ижевск — Казань-Пасс. — Московский вокзал (Нижегород) — Вязники — Владимир — Курский вокзал (Москва); Ярославский вокзал (Москва) — Александров-1 — Ярославль-Главный — Данилов — Вологда-1 — Вожега — Коноша — Няндомы — Емца — Архангельск-Город. Мое исследование основано на ряде кейсов, которые я смог наблюдать во время полевой работы; в этой статье я подробно разбираю наиболее репрезентативные из них.

### **Как заниматься шизоаналитической технографией в электричке — онтологический поворот или культурная география?**

В 2000-е годы происходит поворот к концептуализации в рамках имплицитной дискуссии о модерне в антропологии инфраструктуры, и его подробно разбирает антрополог Брайан Ларкин [Larkin 2013]. Выводы этой дискуссии отражены в тематических сборниках последних лет, например:

Материальные инфраструктуры (...) являются плотными социальными, материальными, эстетическими и политическими образованиями, важными как для разнообразного повседневного опыта, так и для планов на будущее. Уже давно они обещают людям со всего мира модерность, развитие, прогресс и свободу [Appel et al. 2018].

Советские и постсоветские электропоезда преимущественно вписаны в похожую риторику модерна и рассматриваются неотъемлемо от социалистического инфраструктурного проекта, который часто ассоциируется с авторитарным освоением природы человеком и с административным контролем над отдаленными территориями [Schweitzer et al. 2017; Schweitzer, Povoroznyuk 2019]. Электричка лишь косвенно рассматривается в качестве агента, конструирующего реальность и человеческие практики [Polese 2006].

В рамках вопроса о том, что такое инфраструктура, формулируется конвенциональный призыв рассматривать ее как комплексную систему или сеть [Harvey et al. 2016]. Это призыв можно объяснить онтологической амбивалентностью инфраструктуры, которую Ларкин сформулировал так: «...инфраструктуры (...) — это объекты, создающие пространство для взаимодействия других объектов, становясь при этом системой, (...) одновременно и вещи, и связи между вещами» [Larkin 2013: 329]. Зачастую такого рода концептуализация приводит к тому, что исследователи не анализируют саму инфраструктуру, а объясняют через нее социальные феномены — государство [Harvey, Knox 2015], гражданство и политические практики [Millington 2018]. Иными

словами, сам теоретический инструментарий предрасполагает, чтобы сделать технологию или инфраструктуру методом, а не предметом исследования.

Такая концептуализация очень напоминает тенденции последних лет, которые разворачиваются в рамках онтологического поворота в антропологии. В дискуссии о (не)возможности множественных миров датские антропологи [Gad et al. 2015: 74–75] указывают на «эпистемологизацию онтологии», обусловленную тем, что нечеловеческие объекты выступают в роли пассивных медиаторов, необходимых для понимания того человеческого субъекта, группы или культуры, в онтологических рамках которых они существуют и взаимодействуют. Таким же образом, по мнению исследователей, онтология в антропологической работе превращается в методологию. Особенно ярко это прослеживается в некоторых исследованиях, посвященных объектам и нечеловеческим акторам [Tsing 2015; Raffles 2010], в которых зачастую само место встречи, момент взаимодействия человека и нечеловека понимаются в качестве онтологии. Наблюдаемая уже не первое десятилетие деантропологизация в основном существует в рамках дискуссии о модерне и немодерне, природе и культуре, технологиях и обществе, концептуализация переплетения которых (например, в виде матрицы или калейдоскопа [Jensen, Morita 2019]) остается прежней. Поэтому я ориентируюсь на обобщенное определение антрополога Эдуардо Кона и под изучением онтологии имею в виду «изучение реальности, включающей в себя миры, сконструированные человеком, но не ограниченной ими» [Kohn 2015: 312]. Развивая эту мысль, можно сказать, что если мы принимаем этический тезис о существовании не-человека не только как о его бытийствовании в качестве человеческого конструкта, то мы также должны принять наличие некоторой имманентной не-человеку реальности «без человека». Таким образом, можно поставить вопрос о пересечении разных реальностей на одном плане имманентности [Deleuze, Guattari 1994: 35–36]: биоиндустриальная онтология изучает реальность переплетения человеческого и технического, пассажира и электрички.

Между тем такое направление, как культурная география (для которого характерен нерепрезентационный подход [Larsen 2019], т. е. направленный на изучение не репрезентации, но перформативности), скорее, наоборот, предрасположено к теоретическому инструментарию нового материализма и объектно-ориентированных онтологий [Kirsch 2013; 2014]. В рамках этого географического подхода человеческий субъект постоянно сталкивается с объектами или с нечеловеческими акторами, способными «действовать» самостоятельно. Столкновение с таким объектом [Wilson 2017] становится не предметом изучения, но концептуальным понятием, через призму которого рассматриваются, например, границы телесного и постчеловеческого, звукового и аффективного. Иными словами, суть этого инструментария заключается в попытке исследователя обойти ту репрезентацию, которую порождает это столкновение и к которой зачастую сводится нечеловеческое.

Это позволяет выработать вариацию этнографического метода, позволяющего изучить формирование субъективности в контексте взаимодействия с технологией — технографию [Vannini et al. 2009]. Именно этим вдохновляется американский антрополог Майкл Фиш [Fisch 2018], который занимается японскими электропоездами, опираясь на теоретические разработки из

французской философии техники. Противопоставляя ее «репрезентационному» антропологическому подходу, Фиш пишет: «...технография становится перформативной, думая *с*, а не только *о* технологии» [Ibid.: 6]. Наряду с этим культурная география придает больше значения тому, что происходит внутри электропоезда [Bissell 2016; Kusters 2017] или во время состояния мобильности — субъективного ощущения передвижения [Vaninni 2011]. Пассажиры существуют не как социальная категория, а как агент, который, взаимодействуя с временем и пространством, создает социальные и географические связи [Ibid.]. Такое понимание приводит к мысли, что электричка является таким же актором, что и пассажир-человек; в частности, австралийский исследователь Дэвид Бисселл рассматривает, каким образом вибрация в электричке создает телесный опыт взаимодействия [Bissell 2010] или как пассажир «облекает» время социальными связями в пригородном поезде [Bissell 2014]. Такая парадигма во многом инспирирована постфеноменологическими и делёзианскими теориями, дискуссии о которых в географическом контексте продолжаются до сих пор [Roberts 2019]. В контексте изучения инфраструктуры антропологи часто обращаются к делёзианской метафизике [Harvey et al. 2016; Ellenzweig, Zammito 2017]. При этом Феликс Гваттари до сих пор воспринимается именно в качестве соавтора двух томов «Капитализма и шизофрении», в то время как его самостоятельные теоретические разработки зачастую остаются без внимания.

Этико-эстетическая парадигма, разработанная Гваттари в начале 1990-х годов, предлагает такую экологическую перспективу [Guattari 2005], которая не вписана в риторику модерна и немодерна и поэтому позволяет концептуализировать биоиндустриальную онтологию, не вступая в дискуссию о технологии и обществе, культуре и природе. Метод, который теоретизирует поздний Гваттари, — шизоаналитическое мета моделирование — предполагает использование уже существующих моделей для создания новых картографий для работы с субъективностью [Genosko 1996: 122]. Ни одна теоретическая модель, к которой прибегает исследователь, не является предзаданной и зафиксированной, поэтому мета моделирование, по сути, каждый раз изобретает и собирает ее заново для каждой конкретной ситуации. Субъективность понимается, по мысли Гваттари, как производное ассамбляжа<sup>2</sup>, через который рождаются индивиды, коллективы [Guattari 1995: 9] и т. д. Способ производства субъективности происходит в коллективе, у которого могут быть самые разные границы; сравнить этот способ можно с машинным производством. Понятие машины здесь во многом созвучно с психоаналитическим пониманием влечения (*drive*) [Ibid.: 126], обозначающим то или иное стремление субъекта к чему-либо. Получается, что субъективность, по Гваттари, можно ухватить не саму по себе, но в состоянии становления, т. е. через «процессы реализации автономности» — «аутопозис» [Ibid.: 7]. Концепт «аутопозиса» (способности к самовоспроизводству [Ibid.: 39]) Гваттари заимствует из биологических теорий Ф. Варела и У. Матурана.

Мета моделирование, что представляется мне важным, во многом схоже с картографированием, которое не репрезентирует территорию, но раскрывает ее возможности (именно этому свойству делёзианские антропологи обязаны

<sup>2</sup> Под ассамбляжем понимается множество, связанное не внутренней необходимостью, но внешними механизмами.

динамике своих исследований). Таким образом, во время своего анализа я апеллирую к различным картограммам, которые и определяют полевой материал, и не существуют без него. «Аналитическая карта более неотличима от экзистенциальной территории», — заявляет Гваттари в одном из интервью [Genosko 1996: 134]. Такая картография вписывает в себя и аффекты, и телесное, и разнообразные семиотические регистры, и из совокупности этого складывается место встречи (encounter) человека и электрички, которое принимает форму коллективного ассамбляжа высказывания, относящегося к групповому желанию [Guattari 2010] или к его отсутствию. Гваттари вводит концепт «коллективный ассамбляж высказывания» для обозначения (аффективного) выражения, которое принадлежит ассамбляжу:

...Понятие «коллективный» должно пониматься в значении множества, которое разворачивается за пределами индивида (...) на стороне довербальных интенсивностей, обозначающих логику аффектов [Guattari 1995: 9].

Само понятие «высказывание», на мой взгляд, в этом контексте исходит из лаковановской дихотомии: субъект высказывания и субъект высказанного<sup>3</sup>, — которой, по словам самого Гваттари, шизоаналитический проект не занимается [Guattari 2009: 25].

Мои технографические методы вслед за культурным географом Питером Мерриманом [Merriman 2014] можно также обозначить как мобильные; при этом они не предполагают мобильность в качестве предмета исследования, но «мобилизуют» сам подход. Здесь кроется отличие технографии от методики исследователей мобильности. Эта методика заключается в выделении социальной группы людей, использующих те или иные инфраструктурные объекты, и в последующем проведении серии глубинных интервью — основного полевого материала. Другой подход — это масштабный социологический опрос. Например, Лора Уоттс и Джон Урри проводили анкетирование для того, чтобы выявить практики и ритуалы внутри поезда [Watts, Urry 2008]. В силу антропоцентричности этих методик я не концентрируюсь на самой мобильности, но использую «мобилизующие» подходы в контексте аффективной направленности моей работы.

Одним из таких подходов является go-along method [Kusenbach 2003], с помощью которого можно наблюдать за конструированием аффективных пространств (отношения между партиципантом и локацией, которые начинают носить аффективно окрашенную тональность), «идя рядом» и взаимодействуя с партиципантом. Исследователь биосенсорного Джастин Спинни под go-along понимает «любой метод, который стремится перемещать исследователя, наряду с партиципантом, в контексте “производства” мобильности» [Spinney 2015: 232]. Здесь мне чрезвычайно важен сам принцип участия, так как это позволяет и подойти к полемому технографическому материалу *hic et nunc*, и собирать его без отрыва от мобильного контекста. И в данном случае мой технографический подход в большей степени инспирирован гибкой формой этого качественного метода, для которого характерны неструктури-

---

<sup>3</sup> То есть тот, кто говорит, и тот, о ком говорится.

рванные, спонтанные взаимодействия [Salazar et al. 2017]. Электричка, которая тоже может быть партиципантом, конструирует аффективные пространства, но внутри себя. При этом Питер Мерриман справедливо указывает, что применение go-along может привести к обманчивой иллюзии аутентичности и репрезентативной точности [Merriman 2015: 10], поэтому, с одной стороны, необходима особая методика, которая расширяет нарратив партиципанта. В моем случае — нарратив электрички. Поскольку электропоезд всяческим образом стремится избежать символизации, в ходе своего исследования я активно использовал мобильную видеоэтнографию (mobile video ethnography), которую культурные географы Катрина Браун и Петра Лакова рассматривают как естественное продолжение go-along method [Brown, Lackova 2020]. Мобильная видеоэтнография в первую очередь направлена на выявление переплетений между аффектами, мультисенсорным и телесным, а также включает самого исследователя в ассамбляж взаимодействий [Paterson, Glass 2020; Simpson 2011] с помощью создаваемой практики. В моем случае такой подход обусловлен возможностью, которую видеосъемка, наряду с диктофонной записью, дает для работы с несимволическими артикуляциями электропоезда, ухватываемыми в контексте других семиотических регистров.

#### **ЭД4М, Москва Ярославская — Александров-1: комплексная темпоральность**

Высказывание для Гваттари — это уже возможность субъективации, которая способна принимать множественные формы. Работая в психиатрической клинике «La Borde» с психотическими субъектами, он разрабатывает понятие «коллективный ассамбляж высказывания», которое является для меня принципиальным. Гваттари не хочет говорить о «субъекте», так как его задачей был поиск возможности освободить желание и миновать «тупики невроза» или паранойю, которые могут возникать из-за классической индивидуации желания [Genosko 1996: 155]. В таком понимании «ассамбляж» необязательно подразумевает множество людей (в конце концов для Гваттари и субъект в единственном числе уже состоит из «функций, машин и различных семиотических систем» [Ibid.: 154] и представляет собой ассамбляж), но так или иначе отсылает нас к коллективным практикам. Таким образом, понятие коллективного ассамбляжа высказывания используется для того, чтобы обозначать особую субъективацию, которая может происходить на молекулярном уровне — до образования субъекта или группы субъектов. В такую субъективацию может включаться конкретный технический объект — электричка — что приводит к особой гетерогенной онтологической ситуации, в которой переплетаются человеческие и нечеловеческие нарративы, формирующие высказывание. Гетерогенность этой ситуации можно проследить на примере темпоральности, являющейся важным онтологическим элементом для электрички, которая, как и любой инфраструктурный объект, «переосмысливает» отношения субъекта с временем и пространством.

Отчетливо «участие» электрички в данном случае можно ощутить в те моменты, когда в ассамбляж временно вторгается сторонний участник, не являющийся пассажиром или сотрудником РЖД, скажем, блуждающий по вагонам музыкант. Уличные музыканты — безусловно, важная составляющая пейза-

жа, которая обнажает множественные аффективные отношения и пространственные связи [Simpson 2011: 345]. В электричках музыканты появляются на отрезках маршрутов с большим пассажиропотоком, например, около Москвы или Екатеринбурга, и, таким образом, становятся частью коллективного ассамбляжа высказывания. Понятие аффекта в этом ассамбляже играет ключевую роль и тесно переплетено со звучащим (*sonority*). Анализируя делёзовский аффект, исследовательница музыки и звука Эми Чимини утверждает, что «слушатели, исполнители, инструменты, пространства, музыкальные формы и звуковые вибрации объединены онтологическим образом и отличаются друг от друга только на основании способности аффектировать и быть аффектированными» [Cimini 2010: 137].

Проследить это можно на примере ассамбляжа, в который вписаны и музыкант, и его дочь, сидящая на полу рядом с ним, и фонограмма (детский голос), и электричка:

*Табло: 10:29*

[Фонограмма (детский голос):] Обними меня покрепче, хочу согреться...

[Музыкант:] Обними меня покрепче, хочу согреться...

*Музыкальный ряд.*

*Неразборчивый мужской голос.*

*Гул, стук и дребезжание колес, шум ветра и электрички.*

*Музыкальный ряд.*

*Стук дверей. Музыкант поправляет дверь сзади себя.*

Музыкант поет одновременно с записанным детским голосом, который звучит из колонки вместе с мелодией гораздо громче него. Пассажиры ближних к выходу рядов, которые на короткий промежуток времени превращаются в слушателей, никак не реагируют, изредка оборачиваются или смотрят в окно. Электропоезд ЭД4М-0368, построенный на Демиховском заводе в 2011 г. и приписанный к Московской железной дороге, «вмешивается» в музыкальный поток и становится его частью. Отвечая на вопрос о том, что может связывать гетерогенные ассамбляжи воедино, Гваттари говорит об образующем статусе ритма [Guattari 2010: 146], к производству которого в данном случае причастны как музыкант с колонкой, микрофоном и усилителем, так и ЭД4М. Помимо этого, монотонное «дребезжание» электрички и порывы ветра конструируют и расширяют темпоральность путем включения себя в ассамбляж.

Другими словами, ЭД4М-0368 формирует темпоральность, фиксируя ее (табло над входом) и расширяя «изнутри». Когда исследователь инфраструктуры Дэвид Бисселл, опираясь на Делёза, утверждает, что прошлое внутри поезда возникает одновременно с настоящим [Bissell 2014: 1949–1950], он говорит о символической темпоральности. Символизация может происходить и на уровне визуально наблюдаемой практики, результатом которой является сингулярный звук (стук двери)<sup>4</sup>. Однако, поскольку монотонный и плотный гул, стук колес и порывы ветра, представляющие собой поток, не наблюдаемый визуально, не артикулируются символически, то внутри электрички она представляет собой атемпоральность, или, проще говоря, безвременье.

<sup>4</sup> См. подробнее о визуально-звуковой символизации на примере историй с раненым пекари или шерстистой обезьяной: [Kohn 2013].

Такого рода вмешательства вслед за Гваттари можно обозначить как а-означающую семиотику (a-signifying semiotics) [Melitopoulos, Lazzarato 2012: 51], включающую в себя в данном случае технические шумы и ритмы. Гваттари понимает а-означающую семиотику как взаимоотношения между семиотически сформированной формой и материей [Genosko 1996: 149]; к последней в данном случае относятся компрессор, электродвигатель, колеса, свистки и, соответственно, производные звуки, становящиеся участниками взаимодействия.

[Фонограмма (детский голос):] ...Мама, будь всегда со мною рядом...

[Музыкант:]: ...Мама, будь всегда со мною рядом...

*Музыкальный ряд.*

[Фонограмма (детский голос):] ...Мама, мне ведь большего не надо...

[Музыкант:]: ...Мама, мне ведь большего не надо...

*Музыкальный ряд.*

*Гул, стук и дребезжание колес.*

[Фонограмма (детский голос):] ...Мама, только не грусти...

[Музыкант:]: ...Мама, только не грусти...

*Музыкальный ряд.*

*Сильный порыв ветра.*

*Табло: 10:30*

[Фонограмма (детский голос):] ...Ты меня за всё прости...

[Музыкант:]: ...Ты меня за всё прости...

*Музыкальный ряд.*

Музыкант покидает вагон № 4, но гул от ЭД4М, в котором нельзя выделить ни «прошлого», ни «настоящего», остается, аффективно расширяя ту темпоральность, которая символизируется на табло. Находясь в звуковом ассамбляже, создаваемом музыкантом, электричкой и безмянными пассажирами, человек соприкасается с биоиндустриальной онтологией, которую можно описать с помощью взаимодействия, основанного на множественных семиотических регистрах. По мысли Гваттари, в основании этой онтологии находятся взаимозаменяемые [Doel, Clarke 2019: 22] семиотические планы Выражения (Expression) и Содержания (Content), существующие в паре друг с другом. Эти семиотические планы Гваттари заимствует из глоссематики лингвиста Луи Ельмслева: их изначальная цель — предложить альтернативу классическим означающему (Выражение) и означаемому (Содержание). Гваттари идет дальше и вместе с Делёзом размещает Содержание и Выражение на одном плане [Ibid.: 27], который раскрывает бесконечное количество возможностей для субъективации, без «Означающего, Субъекта и большого Другого» [Guattari 1995: 96].

Иными словами, онтологию Гваттари можно определить как множественные процессы субъективации [Kristensen 2016: 197] — в данном случае как процессы субъективации, происходящие, с одной стороны, в электричке, с другой — с электричкой. Это важно, поскольку для Гваттари речь, обладая экзистенциальной функцией [Melitopoulos, Lazaratto 2012: 54], т. е. способностью создавать реальность, может существовать в области не только вербального и символического, но и а-означающего.

Именно поэтому в онтологической картине ассамбляжа высказывания существуют основообразующие понятия реального и возможного [Guattari 1995: 60], которые расширяют и переосмысливают понятия Выражения и Содержания, соответственно, как дискурсивное (или актуальное) и недискурсивное (виртуальное). Если гваттарианское реальное представляется мне более очевидным, и некоторые исследователи даже проводят осторожную параллель между ним и лакановским Реальным [Burrows, O'Sullivan 2014: 263], которое сопротивляется символизации, то возможное — это то, что расшифровывает реальное: «...реальное возможного превалирует над возможным реального» [O'Sullivan, Zepke 2008: 226]. Подобные пересечения Содержания и Выражения, реального и возможного и составляют шизоаналитическую онтологию Гваттари, который предлагает альтернативу репрезентационной сартровской диалектике «Бытие/Ничто» [Guattari 2013: 69].

Это позволяет мне в рамках случайного звукового ассамбляжа обратить внимание на гетерогенный характер времени, которое (не) существует и на табло (указание времени на табло: 10:29, 10:30), и в монотонном гуле ЭД4М (гул, стук, дребезжание колес), сопровождающем пение и музыкальный ряд. Первый элемент направлен на дискурсивное фиксирование времени, формирующее общую для всех темпоральность внутри вагона электрички. Параллельно с этим монотонный звук движущегося электропоезда, смешивающийся со звучанием ветра, наоборот, способствует возникновению атемпоральности, т. е. отсутствию символически создаваемого времени. В свою очередь, безымянный певец с колонкой и усилителем, перемещаясь по вагонам, создает аффективную темпоральность посредством звучащего и его отсутствия, связанного с неизбежным перемещением.

Ощущаемая атемпоральность в вагоне № 4, будучи важной онтологической функцией, соответствует тому, что Гваттари называет воплощением хаосмоса (chaosmotic incarnation) — одновременно реальным (ощутимым) и виртуальным, т. е. недискурсивным (неулавливаемым) [Guattari 1995: 60] — которое находится в сфере Содержания. Между тем мерцающее время попадает в рамки другой онтологической функции — машинной дискурсивности (machinic discursivity) — так как оно актуально, дискурсивно, но не реально. Оно существует исключительно в виде символической возможности и таким образом относится к сфере Выражения [Ibid.]. Под дискурсивностью в данном случае Гваттари понимает «последовательный порядок, направленный наружу (exo-referred) относительно энергетическо-пространственно-временных координат» [Guattari 2013: 70], что в данном случае и соответствует символически отображаемому времени. Поскольку оба элемента практически сосуществуют в едином контексте и находятся в постоянной динамике, они неизбежно стирают границу между реверсивными и взаимозаменяемыми сферами Содержания и Выражения, раскрывая тем самым внутреннюю «мобильную» онтологию ассамбляжа высказывания внутри ЭД4М, который находится в движении.

### **ЭД9Э, Нижний Новгород — Вязники: биоиндустриальный аффект**

На мой взгляд, в контексте шизоанализа следует разделить два понимания электрички — а именно машинный ассамбляж и элемент коллективного

ассамбляжа высказывания. Несмотря на то, что оба понимания, безусловно, накладываются друг на друга<sup>5</sup>, для меня это различие принципиально, так как оно высвечивает особый статус электрички как целого и как части целого. С одной стороны, электричка может быть представлена в виде машины, «консолидированной совокупности» [Deleuze, Guattari 1988: 511] рельсов, моторов, тормозов, (не)работающих видеокамер, кассиров-контролеров, охранников и т. д. Такой машинный ассамбляж, подчиненный механической логике движения, является аутопоэтическим, так как постоянно производит сам себя. Работники, занимающиеся ремонтом железной дороги, которых я неоднократно наблюдал в вагонах электричек, являются отличным примером того, как может функционировать аутопоэтическая машина, которая «осуществляет непрерывный процесс замены собственных компонентов» [Guattari 1995: 39]. С этой точки зрения работники, едущие в электричке, чтобы выйти на определенном участке переключать рельсы или чинить контактную сеть, являются частью машинного ассамбляжа и подвержены механизму аутопоэзиса, постоянного «самовоспроизводства».

По ходу того, как электричка «консолидирует» вокруг себя различные элементы, появляется возможность возникновения молярных структур: несмотря на то, что сам электропоезд — это продукт заводской сборки из множества деталей и механизмов, со стороны он производит впечатление цельного объекта. На уровне человеческих субъектов, составляющих часть машинного ассамбляжа, это означает возможность возникновения связей и сообществ. Когда во время разговора со мной охранник называет кассира-контролера бранным словом или когда группы рабочих железнодорожных путей в разных электричках не пускают меня играть с ними в карты (с пассажирами таких проблем не возникало), есть основания заподозрить возникновение определенных связей между ними, образующих молярную сущность. Пассажир же становится «пассажиrom» в тот момент, когда с ним взаимодействует сотрудник РЖД, в остальное время он является безымянной частью гетерогенного множества — коллективного ассамбляжа высказывания.

Таким же образом электричка как конкретный технический объект является частью коллективного ассамбляжа высказывания — «интенсивного множества» [Guattari 2010: 55], которое артикулирует высказывание, состоящее из человеческих и нечеловеческих нарративов. Это высказывание не содержит в себе функции передачи той или иной информации, при этом обладает функцией субъективации или производства субъективности [Guattari 1995]. Именно на последнем Гваттари делает особый акцент: мы не можем «расшифровать» субъективность, однако можем попытаться выявить механизмы ее производства. При этом сама формулировка «коллективный ассамбляж» указывает на то, что мы имеем дело не с устоявшимися молярными сущностями, но с молекулярным порядком частичных объектов. Иными словами, и электричка, и пассажир в определенной степени децентрализованы. Находясь внутри поезда, нельзя взаимодействовать сразу со всей электричкой — лишь с пространством, ограниченным вагоном, так же, как нельзя сразу определить, кому принадлежит случайный услышанный голос или даже обрывок фразы.

<sup>5</sup> Например, Анжела Мелитопулос и Маурицио Лаццарато в своем известном эссе употребляют понятия машинного ассамбляжа и коллективного ассамбляжа высказывания как взаимозаменяемые [Melitopoulos, Lazzarato 2012: 54].

В то же время превращение коллективного ассамбляжа высказывания в звуковой (именно вторжение музыканта позволяет проследить это шизоаналитическое образование) вскрывает на примере времени его гетерогенную сущность, телесная составляющая коллективного ассамбляжа высказывания дает возможность подойти к понятию аффекта. В первую очередь, это можно наблюдать в жаркие дни в электричках с большим пассажиропотоком, когда люди сидят вплотную друг к другу, создавая ощущение общей, коллективной телесности, — запах человеческого пота сливается с запахами лака и машинного масла. Например, в идущем по маршруту Нижний Новгород — Вязники электропоезде ЭД9Э-0021, состоящем из шести вагонов, в которых становится тесно; он построен в 2013 г., приписан к Горьковской железной дороге и обозначается как «экопоезд», о чем сообщает плакат в тамбуре. И там же ниже:

...осуществление предпринимательской деятельности в вагонах поездов пригородного сообщения; Административный штраф от 500 до 5000 рублей.

Несмотря на этот запрет, в вагоне № 3 появляется продавец с микрофоном и включается в коллективный ассамбляж высказывания, создавая вокруг себя, как и музыкант в предыдущем разделе, аффективное пространство и провоцируя пассажиров на аффективную (необдуманную) покупку. С другой стороны, в его нарратив скопически вмешивается и табло, показывающее время и дату, и скрипящие звуки ЭД9Э, и человеческие голоса, которые из-за технических шумов и усиленного голоса продавца совершенно неразличимы и превращаются в гул.

[Продавец:] ...набор швейных...

*Скрипы и шипение.*

*Бормотание людей.*

*Табло: 13 Июля 2019 Сб*

[Продавец:] ...плащи, все размеры, хорошее качество, сто рублей стоит плащ от дождя, пригодится. И также принёс я вам вот такие...

*Табло: 08:37*

[Продавец:] ...всем вам знакомые перчатки для проведения садово-огородной-хозяйственной-ремонтной-строительной работы, с двойным латексным покрытием...

Никто не останавливает продавца, перечисляющего товары уже несколько минут, а потом и в течение нескольких перегонов. В какой-то момент человеческие голоса заглушают продавца и смешиваются с ревом электрички, которая замедляет ход, и различаются случайные обрывки фраз.

*Табло: 08:44*

...Куда на весь вагон...

...душно...

...ещё не приехали?..

...И слава богу...

...вот и хорошо...

Ощущение коллективной телесности (которая включает в себе «телесность» электрички) позволяет говорить о биоиндустриальном аффекте, с помощью которого два понимания электрички (как машины и как частичного объекта) могут пересекаться друг с другом. Этот момент пересечения можно назвать «машинной оральностью». Чтобы объяснить, что это такое, Гваттари прибегает к метафоре «говорить с набитым ртом» [Guattari 1995: 88]. По сути, он имеет в виду, что два потока — артикуляция и сегментация — идут параллельно и переплетаются между собой, находясь на одном плане Выражения и Содержания. Это обнажает механизмы работы биоиндустриального аффекта: артикуляция направлена «наружу», на усложнение, она включает и отдельные голоса, и электронные объявления, и бегущую строку на табло, и монотонный гул ЭД9Э; сегментация направлена «вовнутрь» на хаотизацию, смещение и отчуждение. В контексте электрички это можно обозначить так: биоиндустриальный аффект — это аффект телесного отчуждения. Электричка, стремясь символизировать телесность в запретах и предупреждениях, отчуждает и навязывает свое понимание телесного посредством постоянно ощущаемой вибрации, тряски и шума.

Это показывает, каким образом человеческие голоса отчуждаются от возможных субъектов, которых невозможно определить в непрекращающемся гуле, и становятся автономными участниками ассамбляжа, функционирующими без их обладателей. Такой аффект в контексте электропоезда ЭД9Э-0021 выражается в отчуждении от телесного, он подчинен логике перехода из одного состояния в другое, от остановочного пункта 429 км до станции Доскино. Это ощущение становления проскальзывает в случайном и безымянном «Мы ещё не приехали?..», которое и апеллирует к этой логике. Аффект напрямую связан с онтологией, так как «является вопросом не репрезентации или дискурсивности, но существования» [Ibid.: 93]. Биоиндустриальная онтология — это различные способы существования в контексте взаимодействия человека и машины, это аффективные способы существования в коллективном ассамбляже высказывания. «Я» выходит за рамки телесного [Ibid.: 83], и субъективации пассажира и электрички пересекают друг друга, создавая единое высказывание, состоящее из случайных голосов, речи продавца, монотонного гула и колебаний внутри вагона, объявлений остановок и предупреждений.

Продавец покидает вагон; уже почти через час (табло: 09:37) человеческие автономные голоса затихают, и сквозь гул электродвигателя можно разобрать лишь обрывки предостерегающих фраз из динамика (табло: «Это загрязняет окружающую среду и затрудняет условия проезда...»). Адекватно различима только бегущая строка на табло над выходом из вагона («Уважаемые пассажиры! О случаях нарушения общественного порядка сообщайте...»; «...зона повышенной опасности...»). Пассажиры словно замирают в кататонии [Ibid.: 67], вызванной отчуждением от телесного, сегментацией, которую провоцирует машинная оральность: электричка как машинный ассамбляж «пережевывает» пассажиров, превращая их не в коллектив, а в ассамбляж, внутри которого находится группа (разумеется, не в буквальном смысле) подчинения (*subjugated group*) [Guattari 2015: 76], то меняющаяся, то застывающая. А в любом ассамбляже, помимо подчиняющейся, есть и подчиняющая часть. В этот самый момент два понимания электрички накладываются друг на друга

Как утверждает Гэри Геноско, комментируя Гваттари, подчинение — это то, что сплачивает группу [Genosko 2002: 90], по сути, она им и определяется. Функция стоп-крана, например, в таких условиях представляется не более чем символической: стоп-кран демонстрирует невозможность его опустить. Подобным же образом, как группа подчинения стремится сформулировать собственную субъективность, стать группой-субъектом (group-subject), и впадает еще в большее отчуждение [Ibid.: 78], электропоезд, в данном случае ЭД9Э, может «выйти» из коллективного ассамбляжа высказывания. Такая субъективация электрички, безусловно, является подавляющей.

### Заключение

Мобильные участники взаимодействия «человек — машина» в момент движения электрички формируют особый, неиндивидуальный тип «коммуникации», в данном случае коллективный ассамбляж высказывания. Его можно высветить путем технографических картографий, полученных с помощью мобильной видеоэтнографии и полевых заметок, которые соответствуют принципу go-along, т. е. представляют собой технографический контакт с конкретной электричкой в момент передвижения. Для такого взаимодействия или, если угодно, высказывания характерно множество семиотических регистров, среди которых есть и невербальные. Их можно определить с помощью пересекающихся онтологических планов Выражения и Содержания, а также реального и возможного. Из-за постоянного вмешательства электрички, монотонного гула, скрежета и рева речь опустошается и отчуждается от говорящего. Перефразируя Гваттари, такая семиотика стремится к «преодолению семиотик, сконцентрированных на человеческих созданиях» и к «включению технологических и теоретических систем» [Guattari 1984: 98]. Иными словами, субъективация может существовать вне человеческого [Ibid.], и электричка проходит через этот процесс, разрушая взаимодействие исследователя с пассажиром и навязывая собственное символическое понимание пространства, которое создает необходимый для нее ритм. Заходя в электричку и становясь частью коллективного ассамбляжа высказывания, человеческий субъект в ходе взаимодействия с машиной децентрализуется. В мобильном онтологическом пространстве, основанном на движении и стирании различия между Выражением и Содержанием, а-означающая семиотика, отражающая реальное, направлена на субъективацию (на производство субъективности, но не на формирование субъекта) самой электрички. Биоиндустриальная онтология — это онтология отчуждения. Таким образом, электричка конституирует и сегментирует внутри себя поток материального, семиотического и аффективного, который неизбежно перемешивается при любом взаимодействии.

Это можно объяснить тем, что внутреннее пространство электрички аффективно как для самой электрички, так и для человеческого индивида, который с ней таким образом взаимодействует. Поскольку пригородный поезд находится в движении, семиотические регистры перемешиваются во внутреннем мобильном пространстве. Динамика этого пространства, состоящая из движения и остановок, ощущается не только дискурсивным, но и аффективным образом. Более того, такой аффект высвечивает «аутопоэтическое» свой-

ство электрички как машинного ассамбляжа, который воспроизводит сам себя. Аффект, обозначенный как биоиндустриальный, демонстрирует принципы работы машинной оральности: электричка «пережевывает» и фрагментирует своих пассажиров, приводит их в кататоническое состояние. Иными словами, «застывший» человеческий ассамбляж напоминает «группу подчинения», которая в данном случае отчуждается субъективно и телесно — именно так можно описать производство субъективности электропоезда.

Процесс субъективации, через который проходит электричка в коллективном ассамбляже высказывания, представляет собой процесс подавления. Электричка не то чтобы не хочет взаимодействовать с человеком внутри себя; она хочет, чтобы «субъект» молчал.

## References

- Appel, H., Anand, N., & Gupta, A. (2018). Introduction: Temporality, politics, and the promise of infrastructure. In N. Anand, A. Gupta, & H. Appel (Eds.). *The promise of infrastructure* (pp. 1–41). Duke Univ. Press.
- Balkmar, D., & Mellström, U. (2019). Towards an anthropology of transport affect. In T. P. Uteng, H. R. Christensen, & L. Levin (Eds.). *Gendering smart mobilities*. Routledge.
- Bissell, D. (2010). Vibrating materialities: Mobility–body–technology relations. *Area*, 42(4), 479–486.
- Bissell, D. (2014). Transforming commuting mobilities: The memory of practice. *Environment and Planning A*, 46(8), 1946–1965.
- Bissell, D. (2016). Moving with others: The sociality of the railway journey. In P. Vannini (Ed.). *The cultures of alternative mobilities: Routes less travelled* (pp. 55–71). Routledge.
- Brown, K. M., & Lackova P. (2020). Mobile video methods and wearable cameras. In P. Vannini (Ed.). *The Routledge international handbook of ethnographic film and video* (pp. 237–247). Routledge.
- Burrows, D., & O’Sullivan, S. (2014). The sinthome/Z-points relation or art as non-schizoanalysis. In I. Buchanan, & L. Collins (Eds.). *Deleuze and the schizoanalysis of visual art* (pp. 253–278). Bloomsbury Academic.
- Cimini, A. (2010). Gilles Deleuze and the musical Spinoza. In B. Hulse, & N. Nesbitt (Eds.). *Sounding the virtual: Gilles Deleuze and the theory and philosophy of music* (pp. 129–144). Ashgate.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1988). *A thousand plateaus: Capitalism and schizophrenia*. Bloomsbury Publishing.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1994). *What is philosophy?* Columbia Univ. Press.
- Doel, M. A., & Clarke, D. B. (2019). Through a net darkly: Spatial expression from glossematics to schizoanalysis. In T. Jellis, J. Gerlach, & J. D. Dewsbury (Eds.). *Why Guattari? A liberation of cartographies, ecologies and politics* (pp. 19–33). Routledge.
- Ellenzweig, S., & Zammito, J. H. (Eds.). (2017). *The new politics of materialism: History, philosophy, science*. Taylor & Francis.
- Fisch, M. (2018). *An anthropology of the machine: Tokyo’s commuter train network*. Univ. of Chicago Press.
- Gad, C., Jensen, C. B., & Winthereik, B. R. (2015). Practical ontology: Worlds in STS and anthropology. *Nature Culture*, 3, 67–86.
- Genosko, G. (Ed.) (1996). *The Guattari reader*. Blackwell Publishers.
- Genosko, G. (2002). *Félix Guattari: An aberrant introduction*. Bloomsbury Publishing.

- Guattari, F. (1984). *Molecular revolution: Psychiatry and politics*. Puffin Books.
- Guattari, F. (1995). *Chaosmosis: An ethico-aesthetic paradigm*. Indiana Univ. Press.
- Guattari, F. (2005). *The three ecologies*. Bloomsbury Publishing.
- Guattari, F. (2009). *Soft subversions: Texts and interviews (1977–1985)*. Semiotext (e).
- Guattari, F. (2010). *The machinic unconscious: Essays in schizoanalysis*. Semiotext (e).
- Guattari, F. (2013). *Schizoanalytic cartographies*. Bloomsbury.
- Guattari, F. (2015). *Psychoanalysis and transversality: Texts and interviews 1955–1971*. Semiotext (e).
- Harvey, P., & Knox, H. (2015). *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Cornell Univ. Press.
- Harvey, P., Jensen, C. B., & Morita, A. (Eds.). (2016). *Infrastructures and social complexity: A companion*. Taylor & Francis.
- Jensen, C. B., & Morita, A. (Eds.) (2019). *Multiple nature-cultures, diverse anthropologies*. Berghahn Books.
- Kirsch, S. (2013). Cultural geography I: Materialist turns. *Progress in Human Geography*, 37(3), 433–441.
- Kirsch, S. (2014). Cultural geography II: Cultures of nature (and technology). *Progress in Human Geography*, 38(5), 691–702.
- Kohn, E. (2013). *How forests think: Toward an anthropology beyond the human*. Univ. of California Press.
- Kohn, E. (2015). Anthropology of ontologies. *Annual Review of Anthropology*, 44(1), 311–327.
- Kristensen, S. (2016). Flesh and the machine: Towards a transversal ontology with Merleau-Ponty and Guattari. *Chiasmi International*, 18, 169–182.
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: The go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485.
- Kusters, A. (2017). When transport becomes a destination: Deaf spaces and networks on the Mumbai suburban trains. *Journal of Cultural Geography*, 34(2), 170–193.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 327–343.
- Larsen, J. (2019). ‘Running on sandcastles’: Energising the rhythm-analyst through non-representational ethnography of a running event. *Mobilities*, 14(5), 561–577.
- Melitopoulos, A., & Lazzarato, M. (2012). Machinic animism. *Deleuze Studies*, 6(2), 240–249.
- Merriman, P. (2014). Rethinking mobile methods. *Mobilities*, 9(2), 167–187.
- Millington, N. (2018). Producing water scarcity in São Paulo, Brazil: The 2014–2015 water crisis and the binding politics of infrastructure. *Political Geography*, 65, 26–34.
- O’Sullivan, S., & Zepke, S. (Eds.) (2008). *Deleuze, Guattari and the production of the new*. Bloomsbury Publishing.
- Paterson, M., & Glass, M. R. (2020). Seeing, feeling, and showing ‘bodies-in-place’: Exploring reflexivity and the multisensory body through videography. *Social & Cultural Geography*, 21(1), 1–24.
- Polese, A. (2006). Border-crossing as a strategy of daily survival: The Odessa-Chisinau electric-trichka. *Anthropology of East Europe Review*, 24(1), 28–37.
- Raffles, H. (2010). *Insectopedia*. Vintage.
- Roberts, T. (2019). Resituating post-phenomenological geographies: Deleuze, relations and the limits of objects. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 44(3), 542–554.
- Salazar, G., Irrázaval, F., & Fonck, M. (2017). Exploring intermediate cities in Latin America: mixed mobile methods for mobility assessment in Villarrica, Chile. *The Geographical Journal*, 183(3), 247–260.

- Schweitzer, P., & Povoroznyuk, O. (2019). A right to remoteness? A missing bridge and articulations of indigeneity along an East Siberian railroad. *Social Anthropology*, 27(2), 236–252.
- Schweitzer, P., Povoroznyuk, O., & Schiesser, S. (2017). Beyond wilderness: Towards an anthropology of infrastructure and the built environment in the Russian North. *The Polar Journal*, 7(1), 58–85.
- Simpson, P. (2011). ‘So, as you can see...’: Some reflections on the utility of video methodologies in the study of embodied practices. *Area*, 43(3), 343–352.
- Spinney, J. (2015). Close encounters? Mobile methods, (post)phenomenology and affect. *Cultural Geographies*, 22(2), 231–246.
- Tsing, A. L. (2015). *The mushroom at the end of the world: On the possibility of life in capitalist ruins*. Princeton Univ. Press.
- Vannini, P. (2011). The techne of making a ferry: A non-representational approach to passengers’ gathering taskscapes. *Journal of Transport Geography*, 19(5), 1031–1036.
- Vannini, P., Hodson, J., & Vannini, A. (2009). Toward a technography of everyday life: The methodological legacy of James W. Carey’s ecology of technoculture as communication. *Cultural Studies ↔ Critical Methodologies*, 9(3), 462–476.
- Watts, L. & Urry, J. (2008). Moving methods, travelling times. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(5), 860–874.
- Wilson, H. F. (2017). On geography and encounter: Bodies, borders, and difference. *Progress in Human Geography*, 41(4), 451–471.

\* \* \*

## Информация об авторе

## Information about the author

**Дмитрий Андреевич Бочков**

МА

факультет социологии и социальной  
антропологии, Центрально-Европейский  
университет

Austria, 1100, Vienna, Quellenstraße, 51

Тел.: +43 (1) 25230-3149

✉ bochkoff12@yandex.ru

**Dmitrii A. Bochkov**

MA

Sociology and Social Anthropology  
Department, Central European University  
Austria, 1100, Vienna, Quellenstraße, 51

Tel.: +43 (1) 25230-3149

✉ bochkoff12@yandex.ru