



**«ӘЛЕМДІК ФИЛОСОФИЯНЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ»**

**IV Халықаралық ғылыми-теориялық конференция материалдары**

**2023 жылдың 16-17 ақпаны**

**«АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МИРОВОЙ ФИЛОСОФИИ»**

**Материалы  
IV Международной научно-теоретической  
конференции**

**16-17 февраля 2023 года**

**«ACTUAL PROBLEMS OF WORLD PHILOSOPHY»**

**Proceeding  
of the IV International Scientific-theoretical  
Conference**

**February 16-17, 2023**

**Астана/Astana, 2023**

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН  
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Л.Н. ГУМИЛЕВА  
ИНСТИТУТ ФИЛОСОФИИ, ПОЛИТОЛОГИИ И РЕЛИГИОВЕДЕНИЯ КН МНВО РК

**«АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МИРОВОЙ ФИЛОСОФИИ»**

Материалы IV Международной научно-теоретической конференции

16-17 февраля 2023 года

Астана, 2023

УДК 1/14  
ББК 87.0  
А 52

**Редакционный совет:**

Е.Б. Сыдыков, Б.Ж. Сомжүрек, К.А. Медеуова, К.С. Ермагамбетова,  
А.Ч. Рамазанова, Д.Т. Толгамбаева

**A52**

**Актуальные проблемы мировой философии:** Мат-лы IV Международной научно-теоретической конференции (16-17 февраля 2023 г., Астана, Казахстан). – Астана: изд-во ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2023. – 437 с.

**ISBN 978-601-337-860-2**

В сборнике представлены материалы IV Международной научно-теоретической конференции «Актуальные проблемы мировой философии», посвященной 90-летию академика НАН РК ЖАбайхана Мубараковича Абдильдина, лауреата Государственной премии КзССР в области науки и техники, Межгосударственной премии «Звезда Содружества», Президентской премии мира и духовного согласия, Российской премии «Древо жизни», лауреата первой премии имени Ч.Ч. Валиханова, кавалера ордена «Барыс» II степени и кавалера ордена «Барыс» III степени.

В рамках конференции работали секции «Философия и современность», «Этика и моральная ответственность в современном мире» и «Казахская философия в контексте современных реалий: проблемы и перспективы».

Адресовано всем интересующимся актуальными проблемами современной философии и творчеством академика НАН РК Жабайхана Мубараковича Абдильдина.

Публикуемые материалы представлены в авторской редакции.

УДК 1/14  
ББК 87.0

ISBN 978-601-337-860-2

© ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2023

**Сандыбаева Улболсын Майтановна**  
кандидат философских наук, доцент,  
Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,  
Астана, Казахстан  
ulbolsyn.enu@gmail.com

**Рамазанова Адия Чапаевна**  
PhD кандидат, магистр философии,  
Евразийский национальный университет им. Л.Н. Гумилева,  
Астана, Казахстан  
ramazanova.a.ch@gmail.com

**CRITICAL INFRASTRUCTURES STUDIES**  
**В СОЦИАЛЬНЫХ И ГУМАНИТАРНЫХ НАУКАХ**  
CRITICAL INFRASTRUCTURES STUDIES IN THE SOCIAL SCIENCES AND HUMANITIE

***Abstract.** Over the past 20-30 years, an interdisciplinary “infrastructure turn” has taken place. Infrastructural themes are ingrained in academic research in the social sciences and humanities. The methodological strategies of this approach have demonstrated their explanatory power when considering many problems of our time, which makes this approach attractive. Critical infrastructure studies emerged as a framework for unifying reflections on the complex relationship between society and its material structures. These can be post-colonial studies, feminist theories, science and technology studies, and more. Infrastructure, being a mixture of things and ideas, is saturated with a variety of relationships. A critical study of these relationships requires a comparison of the views of various disciplines and many areas, such as information systems (large technical systems), big data analysis (Big Data), science and technology studies, cultural, political, philosophical approaches. In this article, we present a brief overview of critical infrastructure research based on some of the ideas and approaches presented in Roadsides, which is a forum dedicated to the study of the social, cultural and political life of infrastructure. The magazine's title itself is a metaphor for the different kinds of interactions that occur around infrastructures as they are introduced, challenged, built and maintained, and destroyed. The article focuses on the conceptualization of architecture and infrastructure.*

**Keywords:** Infrastructure, critical infrastructure, architecture, colonialism, city, landscape

\* The article was written within the framework of the project of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan - AP14870269 "Infrastructure of memory: revitalization of the cultural landscapes of Kazakhstan" (2022-2024).

**Введение.** В последние десятилетия усиливается интерес к такому междисциплинарному направлению, как Critical Infrastructures Studies. Сама по себе критическая инфраструктура, в формальном понимании, это актив или система, необходимая для поддержания жизненно важных функций общества. Инфраструктура поддерживает, соединяет, разделяет, освобождает, трансформирует, но она «молчалива», до тех пор, пока что-то не сломается, не развалится, или не потребуются вспомнить о ней. Тогда оно говорит, оставляя материальную историю, в том числе и ужасную.

Международное сообщество ученых из многих областей рассуждают о том, как смотреть на мир через концепцию инфраструктуры и это может иметь значение. Как пересекаются научно-техническое, социальное, гуманитарное и художественное понимание инфраструктуры? Что является «критическим» в инфраструктуре и в том, как мы на нее смотрим? Как мы выглядим с точки зрения инфраструктуры? Почему инфраструктура необходима для понимания жизни, практики и личности людей? Как люди и другие

существа встроены в инфраструктурные системы? Как мир может быть преобразован посредством инфраструктурных вмешательств?[1]. Будучи смесью вещей и идей, инфраструктура пропитана самыми разнообразными отношениями. Междисциплинарный «инфраструктурный поворот» оспаривает и концепцию городской инфраструктуры как стабильного или нейтрального набора физических артефактов. Актуальной становится и анализ регионов через инфраструктуру, поскольку обеспечивается новый взгляд на региональный вопрос и предлагается основа для лучшего понимания последствий текущего инфраструктурного момента для локальных пространств во всем мире. Важно понять, как люди и сообщества по-разному воспринимают региональное пространство через инфраструктуру [2].

Критическое изучение всего этого требует сопоставления взглядов различных дисциплин. В данной статье мы представим краткий обзор исследований критической инфраструктуры через анализ некоторых идеи и подходов, представленных в журнале *Roadsides*. Он, по сути, является форумом, посвященным изучению социальной, культурной и политической жизни инфраструктуры. Само название журнала - метафора, отсылающая к разным видам взаимодействий, возникающих рядом с инфраструктурами по мере того, как они представляются, оспариваются, строятся и обслуживаются и приходят в негодность [1]. Мы акцентируем внимание на концептуализации архитектуры и инфраструктуры.

**Архитектура, город и инфраструктура.** Инфраструктура стала центральным понятием в более широком разговоре об архитектуре и урбанизме. «Самые сложные вопросы городской эффективности часто неотделимы от функционирования и проектирования городской инфраструктуры» [3].

Основная идея заключается в том, что концептуализации архитектуры проблематична без размышлений об инфраструктуре. Архитектура, процесс проектирования, строительства и заселения зависят от инфраструктуры и, в свою очередь, инфраструктура, материальные компоненты и социальные связи зависят от архитектуры. Архитектура и инфраструктура, развиваясь составляют основную ткань современных городов. Архитекторы все больше интегрируются в процессы принятия решений, которые создают инфраструктуру, показывая, что здания и общественные места встроены в жилую среду и создают ее. Сочетание дизайнерских идей и методов, строительных материалов, стандартов и квалифицированной рабочей силы придает особый характер общественным пространствам. Однако архитектура действует и как социальная практика. Авторы, к которым мы обращаемся, исследуют, как архитектура и городской дизайн функционируют как инфраструктура, пересекая и переформулируя пространства, места и отношения власти, встроенные в них. И здесь возникает ряд вопросов: Каким образом застроенная среда создает расовые, этнические и классовые различия, а также другие границы? И как здания и общественные места производят, воспроизводят и оспаривают отношения власти и авторитета? [4].

Исследования показали, что государства и правительства используют архитектуру и разработку инфраструктурных программ для передачи образа современного и процветающего будущего. Граждане иногда усваивают эти дискурсы развития, но и оспаривают. Дж. Мюллер исследует, как в Эль-Альто, втором по величине городе Боливии, красочная неоандская архитектура сливается с региональной инфраструктурой канатной дороги для создания городского ландшафта, в котором наследие коренных народов используется для сообщения о будущем экономическом росте и прибыли [5]. Населенный за счет миграции из сельской местности с начала двадцатого века, но основанный как независимый муниципалитет только в 1985 году, Эль-Альто был лишен монументальных памятников, как отмечает Мюллер. Новые здания и новая система канатной дороги являются первыми сооружениями, обладающими эстетическими и символическими качествами, чтобы вызывать положительные реакции как у жителей, так и у туристов. Инфраструктура канатной дороги автором концептуализируется не как сеть, а скорее анализируется через ее исторически обоснованный символизм и как ряд отличительных материальных форм с особыми социальными и политическими эффектами. Неоандская архитектура и здания

станций канатной дороги, как замечает Мюллер, не только изменяют городской пейзаж, но и сами являются материализацией городского понимания коренного населения, которое охватывает развитие инфраструктуры и приспособливает социальные различия.

Джессика ди Карло исследует Особую экономическую зону Ботен на севере Лаоса. Когда-то Ботен имел репутацию приграничного города с казино недалеко от Китая и Таиланда, с нелегальными азартными играми и разными сообщениями о насилии, похищениях и убийствах игроков. Теперь Китай возрождает город для недвижимости, туризма и логистики, придерживаясь строгой политики отказа от казино. Как замечает Ли Карло, зональная модель часто рассматривается как город без истории. Дизайнерские решения, имитирующие эстетику Юго-Восточной Азии, позиционируют Ботен как местный и культурный город. Несмотря на то, что они оторваны от своего первоначального контекста, смысловые слои возрождаются через архитектуру и эстетику, чтобы сделать строящийся город привлекательным для инвестиций. Ли Карло пишет, что архитектурные изыски, реплики и сопоставление деревни и высотных зданий указывают на многочисленные образы Лаоса и представления о том, чего хотят потенциальные инвесторы, покупатели жилья и туристы из Китая. Чтение Ботена как палимпсеста инфраструктуры и/как архитектуры, заключает автор, рассказывает нам о ландшафтах прошлого и видении будущего экономической зоны, подчеркивая тот факт, что новые города, даже те, которые рекламируются как построенные с нуля, никогда не строятся на нетронутом пространстве, а зависят от исторических, культурных и материальных артефактов и состоят из них. Итак, концептуализируя городское развитие как палимпсест, Ди Карло показывает, как обломки прошлой инфраструктуры, визуальной культуры и народной архитектуры используются для превращения региона в привлекательное место для капиталовложений [6]. Эти авторы демонстрируют, что между стремлениями к лучшему будущему и их реальными материальными, экономическими и социокультурными результатами существуют определенные трения [4].

К.Мэдлен и Н.Плахта отмечают, что однажды построенная городская инфраструктура передает идеи и образы общества, они усиливают местную идентичность, они производят этнические, классовые и другие границы, а их форма и символика порождают неравномерные процессы создания наследия. Это произошло в Дакка, Пекин и других местах, где объявление зданий объектами наследия легло тяжелым бременем на законных владельцев, которые часто не имеют финансовых средств для выполнения государственных планов восстановления [7].

Ландшафты городской инфраструктуры также все больше связаны с проблемами изменения климата, как показывают дебаты вокруг перехода к энергетике. Экологи начали критиковать большие выбросы CO<sub>2</sub>, вызванные практикой кондиционирования воздуха в зданиях. Рассмотрение замены или модернизации тепловой инфраструктуры в домах, делает очевидным, что энергоснабжение встроено в инфраструктурную сеть, которая соединяет различные здания друг с другом. Таким образом, энергетические переходы лучше всего оценивать с точки зрения города, объединяя архитектурные и инфраструктурные соображения. В этом ключе М. Коби, основываясь на этнографических данных быстро урбанизирующегося мегаполиса-оазиса Урумчи, исследует систему отопления, чтобы продемонстрировать, что согревание тел еще и встроено в более крупные политические настройки архитектуры, биополитики и территориальности [8]. Автором анализируется взаимосвязь индивидуальных практик жителей по созданию комфортных пространств в городских условиях с интересами государства и социокультурными представлениями о тепловом комфорте. В связи с этим Коби раскрывает разнообразие термальных дискурсов и практик, характеризующих создание жителями комфортных жилых пространств в любое время года. Данные исследования показывают, что дома как инфраструктура — это далеко не простые контейнеры, которые согревают тела жителей. Автор заключает, что наведение мостов между более широкой перспективой территориализирующего эффекта приграничных инфраструктур и повседневными реалиями создания теплового комфорта в локальном

масштабе помогает понять множественные роли человеческих тел как субъектов государства и социокультурных существ [8].

Оптику колониального урбанизма в современных проектах обновления городов выбрал Джон Шуберт, исследуя портовый город Анголы Лобиту. Автор демонстрирует как эстетика и дизайн города отражают и создают его социальные, материальные и экономические связи на протяжении взлетов и падений.

В то время как Ангола претерпела глубокие изменения с начала двадцатого века, архитектура Лобиту по-прежнему, как замечает Шуберт, переключается с логикой и потребностями добывающего капитализма. Описав историю порта и железной дороги в городе, автор переходит к преобразованию застроенной среды после обретения Анголой независимости в 1975 году. Он акцентирует внимание на трех грязно-белых зданиях с характерными внешними лестницами («Три этажа»), построенных в конце 1950-х годов как общежития для железнодорожников и являющие образец того, как город был спланирован, построен и эти «Три этажа» отражает колониальную эстетику и пространственную инженерию португальского колониального режима [9].

Архитектура города, заключает Шуберт, переключается с колониальным патернализмом, который маловероятно находит отклик в современном клановом капитализме, зависящем от нефти. Порт и железная дорога по-прежнему возвышаются над городским пейзажем, как физическим, так и воображаемым, определяя судьбу города. Идеи красоты, хорошей городской жизни, пропагандируемые цивилизаторской миссией португальского высокого колониализма, странным образом отражаются в проектах реконструкции ангольского правительства, призванных якобы переупорядочить городское пространство, деградировавшее за годы войны и забвения. Сформированные этим опытом конфликта и разрушения, горожане в целом не оспаривают патернализм компании и сегрегацию на инфраструктурной территории. Колониальные расовые и классовые различия, полагает Шуберт, которые были вписаны в план города, сохраняются, несмотря на обещания реконструкции и обновления, обнажая фундаментальное неравенство и неустойчивость добывающего капитализма тогда и сейчас [9].

Влияние постколониального модернизма на формирование городской жизни прослеживают Бербель Хёгнер и Юрга Гассера в индийском городе Чандигарх. Функционалистское видение Ле Корбюзье в 1950-х годах проявилось в городской архитектуре, в современной инфраструктуре, реализованной индийскими администраторами и инженерами. Корбюзье сформировал уникальный урбанистический стиль, но тем не менее, опираясь на свои этнографические исследования, авторы утверждают, что развитие Чандигарха в сторону пульсирующей среды обитания зависит от действий тех индийских властей, которые в 1947 году смело инициировали концептуальный город с современной физической и социальной инфраструктурой [10].

Анна-Мария Уолтер и Анна Гризер анализируют, как женщины создают женские пространства в общественном городском пейзаже Гилгита в Пакистане. В этом самом северном регионе Пакистана женщины в основном отсутствуют в общественном пространстве. В общественном транспорте и ресторанах предусмотрены места, предназначенные для женщины, и в нескольких школах учащиеся обучаются в условиях совместного обучения. Гендерная сегрегация поддерживает уединение женщин, а выполнение поручений вне дома входит в сферу ответственности мужчин. Женщины редко заходят в мужские общественные места, такие как рынки, и когда они это делают, их часто сопровождает мужчина-сопровождающий. Пространства женщин – это дом и их окрестности, где они живут среди дальних родственников и передвигаются относительно свободно, поскольку незнакомые мужчины избегают этих полуприватных закоулков. Как отмечают Уолтер и Гризер, что они не просто думают об архитектуре как о способе удовлетворения потребностей людей, а их наблюдения служат повышению осведомленности о динамическом потенциале женщин в соответствующих местах, спроектированных и созданных мужчинами [11].

Придерживаясь ожиданий относительно допустимых движений и взаимодействий, женщинам удается заручиться поддержкой или, по крайней мере, молчаливым согласием мужчин, чтобы создать свои собственные возможности для экономической и досуговой деятельности. Таким образом, женщины разрушают и восстанавливают пространственные исключения. При преобразовании части своего частного семейного дома в полуообщественное пространство салона красоты или дамского магазина, как заключают авторы, требование женщин участвовать в общественной жизни и вносить свой вклад в нее материализуется в этом гениальном способе использования существующих структур принципиально иным образом, чем они предназначались. В этом случае женщины присваивают существующие инфраструктуры и превращают их во внутренние структуры, которые встраиваются в преобладающие гендерные иерархии [11].

Тим Оукс исследует вопрос о том, как стремление к развитию привело к быстрой трансформации городского ландшафта в новом районе Гуйяна, где оказались архитектурные руины вдоль растянувшейся сети новых дорог. В новом районе Гуйянь инфраструктурные ожидания и неудачи сливаются неожиданным образом, оказывая долгосрочное социально-экономическое воздействие на местных жителей. Придорожные достопримечательности проспекта Цяньжун, как заключает автор, являются свидетельством многообещающей дороги и одновременного заброшенности [12].

Таким образом, представленный краткий обзор демонстрирует, что инфраструктура и архитектура связаны не только материально, они также используются в качестве средств для решения политических, социальных и экономических задач, то есть, выходят за рамки простой функциональной ценности. Эти исследования открывают поле для междисциплинарного осмысления архитектуры и инфраструктуры, обеспечивая альтернативный взгляд на проблемы современных городских ландшафтов.

#### Список литературы

1. Critical Infrastructures Studies.org <https://cistudies.org/about/> (дата обращения: 06.01.2023)
2. Jean-Paul D. Addie, Michael R. Glass & Jen Nelles (2020). Regionalizing the infrastructure turn: a research agenda, *Regional Studies, Regional Science*, 7:1, 10-26, DOI: 10.1080/21681376.2019.1701543
3. Carlisle, Stephanie and Nicholas Pevzner (2013). 'Introduction: Rethinking Infrastructure'. *Scenario Journal*3: [https://scenariojournal.com/article/introduction\\_rethinking\\_infrastructure](https://scenariojournal.com/article/introduction_rethinking_infrastructure)
4. Madlen Kobi and Nadine Plachta (2020). Introduction: Architecture and Urban Infrastructure Landscapes. *Roadsides Vol.4*. P.1-7. <https://doi.org/10.26034/roadsides-202000401>
5. Müller, Juliane (2020). "Rebuilt Indigeneity: Architectural Transformations in El Alto." *Roadsides* 4: 8-14. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-20200040>
6. Di Carlo, Jessica (2020). "Development as Palimpsest: Infrastructures Revived in Boten's Architecture." *Roadsides* 4: 15-23. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-20200040>
7. Kobi, Madlen & Nadine Plachta. April (2020). 'Architecture as/and Infrastructure'. *Allegra Lab*. <https://allegralaboratory.net/architecture-as-and-infrastructure-roadsides/>
8. Kobi, Madlen (2020). 'Warm Bodies in the Chinese Borderlands. Architecture, Thermal Infrastructure, and the Materiality of State Consolidation in the Arid Continental Climate of Ürümqi, Xinjiang'. *Eurasian Geography and Economics*. <https://doi.org/10.1080/15387216.2929.1714461>.
9. Schubert, Jon (2020). "Colonial Resonances." *Roadsides* 4: 24-31. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-202000404>
10. Högner, Bärbel and Jürg Gasser (2020). "Chandigarh beyond Le Corbusier." *Roadsides* 4: 32-42. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-202000405>
11. Walter, Anna-Maria and Anna Grieser (2020). "Feminine Infrastructures in a Men-made City." *Roadsides* 4: 52-60. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-202000407>
12. Oakes, Tim (2020). "Infrastructures of Permanence and Deserted Architecture in China." *Roadsides* 4: 68-75. DOI: <https://doi.org/10.26034/roadsides-202000409>