А.В. ЯКИМЕНКО
Доцент кафедры «Дизайн средств транспорта» РГХПУ им. С.Г. Строганова
e-mail: iakimenko@yandex.ru

A.V. YAKIMENKO
Assistant professor of the Transport Design Department of the Russian State Stroganov University of Design and Applied Arts
e-mail: iakimenko@yandex.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2022_2_2_340_349

ГЕТЕРОТОПИЯ ОБИТАЕМЫХ ПРОСТРАНСТВ КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА КАК ЭЛЕМЕНТ ПОСТАНОВКИ ПРОЕКТНОЙ ЗАДАЧИ

THE CRUISE LINER HABITABLE SPACES HETEROTOPIA AS A DESIGN OBJECTIVE SETTING TOOL

Статья рассматривает концепцию гетеротопии Мишеля Фуко как модель для понимания пользовательских предпочтений организации внутреннего пространства транспортного средства на примере круизного лайнера. С применением к концепции Фуко также идеи ассамбляжей Делёза и Деланда было показано, что, в зависимости от масштабного класса и сценария использования, гетеротопические пространства круиза отличаются, и, как следствие, задачи архитектурного проектирования круизного лайнера ставятся по-разному и по-разному реализованы в построенных судах. Рассмотрены возможные тенденции в дизайне экспедиционных и среднетоннажных круизных судов.

The paper treats M. Foucault heterotopia concept as a tool for formulating a proper design objectives set for a cruise liner. The application of Foucault concept with the use of Deleuse/deLanda assemblage approach to a different scales and scenarios shows a set of different kinds of heterotopia and thus also some different kinds of architectural solutions. A case study of «cruise yacht» and cruise explorer possible design trends is also shown.

Ключевые слова: круизный лайнер, гетеротопия, ассамбляж, судовая архитектура, транспортный дизайн.
Keywords: cruise ship, heterotopia, assemblage, naval architecture, transportation design.

Корабль был охарактеризован французским философом Мишелем Фуко как гетеротопия par excellence, чистый образец «иного места» [3, с. 204], обитаемого пространства, находящегося в необычной среде. Ситуация пространственно локализованных иного времени и иной социальной структуры действительно соответствует положению дел на идущем в открытом море судне: замкнутость внутри структурированного и упорядоченного корабельного мира, движущегося в неупорядоченной, энтропической, агрессивной среде океана, смена часовых поясов и неопределенность текущего времени — все эти факторы делают иным по отношению к жизни на твердой земле пространство, ограниченное бортами корабля.

Было бы странно не применить метафору Фуко к анализу ситуации круиза, где гетеротопичность еще более выражена. Писатель и социолог Иен Рэнкин и Рэндалл Коллинз, анализируя типы потребительского поведения [9], применяют к этой ситуации сочетание идеи гетеротопии Фуко с парадигмой ассамбляжа, трактуемого не в смысле композиционного приема, использующего работу с самостоятельными объектами, элементами вновь создаваемой формально-композиционной целостности, обладающей отличной от исходных элементов знаковой и смысловой содержательностью, а в смысле комбинации социально-онтологических и поведенческих моделей. К исходной двумерной формулировке социально-онтологической структуры Делёза (первая ось — различие между материальным и экспрессивным, вторая ось — территоризация и детерриторизация), добавляют третью, информационную координату по Деланда [1, с. 25]. Делёз и Гваттари варьируют параметры ассамбляжа с точки зрения эфемерности/материальности связей отдельных составляющих ассамбляж элементов и с точки зрения (не)однородности отношений компонентов, которая ведет к (де)стабилизации ассамбляжа в целом. Деланда добавляет к этой структуре средства выражения, передачи информации (от генетической до текстовой и визуальной), которая, в зависимости от содержания и контекста, может разрушить или стабилизировать систему.

Статья Рэнкина и Коллинза анализирует круиз как гетеротопию потребительского рая, некую физическую реализацию потребитель-

ской утопии, постулируя, что структурно эта гетеротопия — ассамбляж из несводимых друг к другу элементов, смотрит на факторы как стабилизирующие, так и разрушающие эту гетеротопию [9, с. 5]. Важно, что относительно небольшие и разовые отклонения от ожидаемого идеала практически сразу разрушают эту структуру. Модель Рэнкина и Коллинза находит подтверждение в других исследованиях потребительского поведения; так, Лаллани [7, с. 2] отмечает имитационный характер круизного гастрономического опыта, при котором реальная аборигенная культура адаптирована ко вкусам условного «белого европейца», модельного круизного пассажира. О такой же имитации говорит Кэшмен [5, с. 29], исследуя музыкальную культуру морского круиза. В целом, можно уверенно констатировать, что схема «гетеротопия + ассамбляж» хорошо описывает ситуацию постмодернистского туризма, в котором происходит коммодизация пользовательского опыта, превращение его в однородный товар. С точки зрения анализа рыночной ситуации, об этом же пишет Вевер [11, с. 364], отмечая стремление к однородности и стандартизации (применяя образный термин «макдональдизация») получаемого круизным пассажиром опыта, отрывом его от реалий портов захода, локализацией на движущемся лайнере, создающем хорошо продающееся ощущение привычного, но очищенного от бытовых шероховатостей опыта. Рэнкин и Коллинз отмечают, в связи с этим, сходство интерьеров круизного лайнера с казино и торговым центром — точно такое же отсутствие окон и часов вырывает пассажира/посетителя/игрока из реального времени и пространства, оставляя его один на один с возможностью непрерывно потреблять, получая от этого удовольствие [9, с. 11].

Исходя из этой философии, современные архитектура и дизайн интерьеров крупного круизного лайнера совершенно оправданы. Архитектурное решение в логике пляжного отеля закрытого типа, поставленного на корпус судна, обращенность всех основных пространств внутрь, а не вовне являются продолжением идеи гетеротопии временного потребительского рая, выведенного из обыденного пространства и с ним никак не связанного ни физически, ни коммуникационно, ни эстетически и эмоционально.

Фактором, ведущим к закрытости и обращенности внутрь архитектуры крупного круизного лайнера, является коммуникационная координата ассамбляжа, по Деланда. Потребительский рай большого круизного лайнера требует умиротворения, отсутствия внешних опасностей,

чтобы не отвлечь пассажира от потребления как основного занятия на борту. Море само по себе традиционно представляет собой для человека опасную и непредсказуемую среду, но то же можно сказать и о гигантской плавучей структуре самого лайнера. Коммуникация пассажиров с таким, как подчеркивает Т. Мильори [8, с. 206, 208], дважды монструозным — в смысле среды и в смысле несоразмерности человеку самого лайнера — внешним миром должна разрушать ассамбляж этой гетеротопии «потребительского рая», проявляя его эфемерный характер.

Интерьерный дизайн, оторванный от реальности моря за пределами лайнера и эклектичный, решенный исключительно локально, исходя из функционального зонирования, также полностью отвечает этой философии, выстраивая привычную для потребителя среду постройки на твердой земле, на это направлены и применяемые при постройке технологии, позволяющие, с одной стороны, уйти от традиционных для судов решений (окна и балконы вместо круглых иллюминаторов), с другой — устранить невизуальные знаки нахождения в море (стабилизаторы качки).

Фуко отмечает принципиальную не-статичность, изменяемость характера гетеротопии при изменении культуры, ее порождающей. В случае круизного лайнера, учитывая долгий срок эксплуатации такого судна, важным фактором на начальном этапе проектирования являются адекватная постановка задачи и прогноз будущего, футурологическое исследование. Йокинен и другие показывают [6, с. 7], что будущее в парадигме «деньги решают» не является ни единственно возможным, ни наиболее вероятным, а вариант будущего, моделируемого в логике «потребитель всегда прав» в условиях повышенного внимания к экологической проблематике может быть неотличим от варианта «экологичность должна быть максимальной». Следует также отметить мировоззренческий аспект проблемы. Как отмечает Л.В. Скворцов [2, с. 32], не следует однозначно понимать концепцию гетеротопии как триумф субъективизма, речь с тем же успехом может идти об адаптации и взаимодействии в изменяющихся пространственных и коммуникационных условиях. Таким образом, потребительский рай как лейтмотив гетеротопии круизного лайнера может оказаться в перспективе неуместным сразу с нескольких позиций и, как следствие, невыгодным экономически. Некоторые признаки стремления к разнообразию пользовательских впечатлений отмечаются уже достаточно давно, Родриг и Ноттенбоом уже в 2013 году демонстрируют стремление рынка к диверсификации [10, с. 33], но речь не идет о прин-

ципиальной смене парадигмы потребления в замкнутом пространстве гигантского круизного лайнера, скорее, к ее развитию.

Альтернативное решение присутствует на рынке за рамками массового сегмента, который описывается указанной выше логикой «потребительского рая» и с точки зрения информационной координаты пространства ассамбляжа управляется балансом между поддержанием имиджа элитного отдыха и доступностью для достаточно массового пользователя [9, с. 9]. Круизы на среднетоннажных судах, пассажировместимостью до 1000 человек, также могут быть описаны в логике гетеротопии, но это ряд других пространств и мест. Элитные круизы (сегмент, граничащий с суперъяхтами, с точки зрения социального состава путешественников и с точки зрения их ожиданий) гетеротопичны в том смысле, что их время тоже носит прерывный относительно нормы характер и пространство также имеет отличную от нормы конфигурацию, но, с точки зрения логики ассамбляжа, их структурные связи однородны, стабильны и, как правило, могут быть описаны как сложившиеся за пределами замкнутого мира круизного лайнера. Таким же образом интерес пользователя и, соответственно, специфика места, в данном случае, имеют лозунг не «потребление без помех», а «общение без помех». Эта версия гетеротопии круиза не требует изоляции ни от реального времени, ни от реального пространства, связи с ними не будут вести к разрушению такого ассамбляжа, так как реализуемые в этих пространственных и временных рамках ожидания пользователя имеют не скрытый, но явный и осознанный характер. Вероятно, применение термина «круизный лайнер» к такому судну не совсем корректно, а применявшееся в первой половине XX века название «круизная яхта», не в смысле размеров, но в смысле неформальной атмосферы на борту, было бы более уместно.

Другой альтернативой является гетеротопия экспедиционного круиза. Здесь (и в аналогичном ему речном круизе) нет однозначной замкнутости пространства. Безусловно, структура времени в таком круизе определена остановками по маршруту и их внутренним расписанием, но это принципиально другой вариант гетеротопии корабля, возвращающийся к базовому свойству любого транспортного средства: перевозке между пунктом отправления и пунктом назначения. Такая гетеротопия все время изменяется — как пространственно, открываясь в пространства разных портов, берегов, мест, так и темпорально — постоянно взаимодействуя с ходом времени мест остановки и высадки. Основной предмет

интереса круизного пассажира в такой ситуации внеположен основной локации гетеротопии — он находится вне пределов корабля. В этом случае сама угрожающая сущность морской среды, как и необжитого, дикого берега, — часть пользовательского опыта, элемент, привлекающий к круизу как к продукту, то есть — та же самая коммуникационная координата, которая разрушает эфемерный мир большого круизного лайнера, делает ассамбляж экспедиционного круиза более устойчивым в силу позитивного и ожидаемого пользователем характера такой коммуникации. Таким образом, аналогично ситуации «круизной яхты», архитектурные и дизайнерские решения для экспедиционного круизного судна не должны маскировать внешнее, но подчеркивать его.

Оба альтернативных решения подразумевают смещение приоритетов проектировщика, но это смещение носит неодинаковый характер.

Стимулирование потребления в чистоте становится неактуальным, скорее даже неуместным для обеих описанных парадигм. Круиз как рай для общения предполагает создание атмосферы, к общению располагающей. Если обеспечиваемая архитектурой, общей организацией пространств и объемов внешняя закрытость, соблюдение приватности имеют определенное внешнее сходство с нынешними крупными круизными лайнерами, то интерьерные решения таких судов должны, прежде всего, позволять гибко настраивать среду общения, быть уютными, трансформируемыми, ненавязчивыми.

Следует также отметить, что создание приватности в случае круиза в открытом море, либо в малообитаемых районах плавания не требует обязательной обращенности интерьера внутрь судна, водное пространство само по себе является достаточной преградой для нежелательных контактов. Таким образом, требуются заложенная при проектировании такого судна гибкость, обеспечение трансформации закрытого, защищенного от посторонних пространства в открытое и обратно, в зависимости от местонахождения. Современные решения такого рода применяются в архитектуре суперъяхт и могут быть транслированы в архитектуру таких круизных судов.

Другой особенностью, свойственной компактным судам, является трудность звукоизоляции силовой установки. Далеко отнесенное от отельной части крупного лайнера машинное отделение позволяет практически полностью оградить пассажиров от шума, особенно учитывая другие его источники, связанные с массовостью (шум толпы), характером

развлечений на борту (музыка). В рассматриваемом же случае эффективно использование «зелёных» технологий, одновременно снижающих уровень шума, — гибридные установки с аккумуляторами и маршевыми электромоторами, солнечные батареи для минимизации работы генератора на стоянке, паруса — наиболее бесшумный вид движителя.

Таким образом, «круизная яхта», перспективное судно для элитного и немассового круизного отдыха, могло бы принципиально отличаться от сложившегося образа круизного лайнера: с гибридной силовой установкой, возможно, парусное, с большой площадью солнечных батарей, трансформируемое, с возможностью открываемых рамп в бортах для доступа к воде.

Экспедиционный или речной круиз требуют решений, принципиально открытых вовне. Это архитектура смотрящих наружу, архитектура высаживающихся на берег, а не остающихся играть на рулетке в трюме, принципиально прозрачная, впускающая окружающую среду внутрь. Необходимая в казино изоляция от индикаторов времени здесь, наоборот, неприемлема. Море в восьми этажах внизу — также негодное решение для такого судна. В парадигме гетеротопии корабля экспедиционное или речное судно — не одна, но ряд гетеротопий на протяжении круиза. Гетеротопичным является не только пребывание на судне, но и пребывание в портах захода и местах остановки, точно также структурированное и пространственно ограниченное принципиально отличным от обычного распорядка жизни образом. Учет этого ряда гетеротопий — центральная задача проектирования как общего объемно-пространственного решения, так и элементов предметной среды, интерьера экспедиционного круизного лайнера.

Повторяющаяся ситуация наблюдения за морем на переходе требует сочетания видовой открытости и защиты от погодных условий; в зависимости от сценария, должен быть правильно определен баланс открытых и закрытых обзорных палуб, их расположение в общей архитектуре такого судна, характер возможных активностей на этих палубах. Так же, как на «круизной яхте», возможность трансформации части корпуса с открыванием внутренних объемов к воде представляется важной частью архитектурного решения.

Выход на берег типологически может распадаться на две отличающиеся ситуации. Заход в порты подразумевает наличие инфраструктуры, этот сценарий относительно легко учитывается при проектировании

и, главным образом, требует максимального удобства многократного схода на берег и обратной посадки на борт. Экономия времени в этом случае — важный фактор, обеспечиваемый относительно простыми средствами (достаточная пропускная способность основных выходов, удобство трапов, если они интегрированы в структуру судна). В случае экспедиции и неподготовленного берега сам характер архитектуры судна принципиально меняется. Большие встроенные эллинги для тендеров, вертолетная площадка, несколько рамп для спуска тендеров на воду (ожидание высадки не должно занимать слишком много времени) требуют трансформируемого корпуса и выделения большого внутреннего объема, что влечет отличия в архитектуре. Учитывая высокую экологическую сознательность путешественников в таких круизах, зеленые технологии также могут оказаться востребованы.

Современные парусно-моторные суперъяхты фактически уже используются для группового чартера, то есть для нерегулярных круизов с малым количеством пассажиров. Пример успешной эксплуатации таких судов, как Maltese Falcon и Black Pearl [13], с максимально автоматизированным управлением парусами, вполне может быть повторен для круизного судна. Использование зеленых технологий на среднетоннажных круизных судах включает, кроме парусов, более чистые и менее шумные газовые силовые установки, как на круизном ледоколе компании Le Commandant Charcot компании Ponant [12].

Последнее поколение экспедиционных суперъяхт, построенное с учетом экологических проблем районов их плавания, характерно подчеркиванием научной и природоохранной составляющей. Крупнейшая из них, RevOcean [15] (на 2023 год спущена на воду и находится в процессе достройки и отделки), построена как судно для научных исследований, с возможностью комфортного проживания хозяина и его гостей. Общее объемно-пространственное решение характерно именно для исследовательских судов, с носовой консолью для наблюдений, небольшой (около 1/3 длины корпуса) надстройкой и открытой кормовой зоной с вертолетной площадкой, краном и рампой для подводных аппаратов и маломерных судов. Террасированная компактная надстройка с глубокими балконами (где расположены хозяйская и гостевая зоны) по форме характерна, скорее, для частной суперъяхты. В целом гармоничное архитектурное решение в явной форме демонстрирует двойное назначение этой суперъяхты.

Пример строящегося на верфи Мейер судна Njord [14] показателен. С одной стороны, судно представляет собой плавучие апартаменты

— каюты продаются индивидуально в собственность. Таким образом, с точки зрения пользовательского сценария, это, скорее, круизное судно, чем частная яхта. С другой — создатели проекта подчеркивают, что это специально спроектированное судно двойного назначения — для круизов и для работы исследовательских групп. Этот фактор играет важную роль в рекламе, но архитектурно эта сторона проявлена не вполне, и доля внутренних объемов для исследовательской работы носит, скорее, символический характер (часть двух нижних палуб одиннадцатипалубного судна).

Дополнение рекреационной функции исследовательскими возможностями — оформившаяся в сегменте частных экспедиционных яхт тенденция, которая пока недостаточно проявлена для круизных судов, но с учетом близости их архитектуры [4, с. 85] можно сделать предположение, что это элементы одного тренда.

В современных условиях пользовательские предпочтения не остаются постоянными, постоянно эволюционируя. В этой ситуации важно правильно поставить проектную задачу с учетом того, отчасти воображаемого, отчасти реального, пространства, которое ожидает встретить на судне его гость. Гетеротопия как реальное пространство для воображаемого бытия — модель, позволяющая описать эти ожидания удобным для дизайнера образом. Рассмотренный пример с судами для круизов может быть адаптирован и для других гетеротопий — от библиотеки и театра до больницы и кладбища, даже если не выходить за рамки списка, предложенного Фуко. По-видимому, это полезный инструмент уточнения проектной задачи, способствующий успеху нового дизайнерского решения.

Примечания:

1. *Деланда М.* Новая философия общества: Теория ассамбляжей и социальная сложность. — Пермь: Гиле Пресс, 2018.

2. *Скворцов Л.В.* Гетеротопия: замещение конечной цели цивилизационной эволюции // Гетеротопия: цивилизационный аспект. — М.: ИНИОН, 2018. — С. 9–32.

3. *Фуко М.* Интеллектуалы и власть. Часть 3. — М.: Праксис, 2006.

4. *Якименко А.В.* О конвергенции дизайна современных суперъяхты и малого круизного судна // Региональные архитектурно-художественные школы. — Новосибирск, НГУАДИ. 2019. — № 1. — С. 81–86.

5. *Casman D.* Corporately Imposed Music Cultures: An Ethnography of Cruise Ship Showbands // Ethnomusicology Review. Vol. 19. — Fall. 2014: 23–48.

6. *Jokinen L. et al.* Creating futures images for sustainable cruise ships: Insights on collaborative foresight for sustainability enhancement. Futures 135 (2022). — URL: https://doi.org/10.1016/j.futures.2021.102873 (дата обращения: 4.01.2023).

7. *Lallani Shayan S.* Mediating Cultural Encounters at Sea: Dining in the Modern Cruise Industry // Journal of Tourism History 9. — № 2–3 (2017). — URL: https://doi.org/10.1080/1755182X.2017.1386725 (дата обращения: 20.02.2023).

8. *Migliore T.* Cruise Ships: non-human modern monsters // Studi di estetica. Vol. 20/2 (2021): 201–223.

9. *Rankin Jonathan R. and Collins Francis L.* Enclosing difference and disruption: assemblage, heterotopia and the cruise ship // Social & cultural geography, 2016. — URL: http://dx.doi.org/10.1080/14649365.2016.1171389 (дата обращения: 19.02.2023).

10. *Rodrigue J.-P., Nottenboom T.* The geography of cruises: Itineraries, not destinations // Applied Geography. Vol. 38 (2013): 31–42.

11. *Weaver A.* The Mcdonaldization thesis and cruise tourism // Annals of Tourism Research. Vol. 32. — Issue 2 (April 2005): 346–366.

Онлайн-ресурсы судовладельцев и судостроителей:

12. Ponant: Le Commandant Charcot. — URL: https://en.ponant.com/le-commandant-charcot (дата обращения: 19.02.2023).

13. Yacht Black Pearl. — URL: https://www.oceancoyacht.com/fleet/black-pearl/ (дата обращения: 08.02.2023).

14. Yacht Njord. — URL: https://thefinestaddress.com/ (дата обращения: 09.01.2023).

15. Yacht RevOcean. — URL: https://www.revocean.org/ (дата обращения: 05.02.2023).