

АРТЕМ ГЕРАСИМЕНКО

ПРИНЦИПЫ СПРАВЕДЛИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК ОСНОВНОЙ ОТВЕТ НА ГЛОБАЛЬНЫЕ КРИЗИСЫ

РЕЦЕНЗИЯ НА КНИГУ МИМИ ШЕЛЛЕР «СПРАВЕДЛИВАЯ МОБИЛЬНОСТЬ:
ПОЛИТИКА ПЕРЕМЕЩЕНИЯ В ЭПОХУ КРАЙНОСТЕЙ»

Артем Герасименко, магистр строительства (РУДН), магистр городских исследований (Манчестерский университет), основатель Центра изучения массового спорта «Здоровые города»; Российская Федерация, 105082, Москва, Спартаковская пл., д. 14, стр. 3.

E-mail: artem.gerasimenko@gmail.com

Книга Мими Шеллер «Справедливая мобильность: политика перемещения в эпоху крайностей» посвящена политическим и этическим аспектам современных политик мобильности и предлагает список принципов, основываясь на которых можно было бы сделать эти политики более справедливыми в отношении ущемленных сейчас групп. За описанием основных глобальных вызовов следуют главы, в которых мобильность и справедливость рассматриваются через различную оптику: телесную, инфраструктурную, миграционную и климатическую. Концепции мобильности рассматриваются в контексте перемещений людей, ресурсов и информации. Симптоматичные явления в этих сферах оцениваются с точки зрения их влияния в масштабе города, страны или планеты. По итогам широкого обзора практик Шеллер предлагает набор из 28 принципов, следование которым будет способствовать установлению более справедливых режимов мобильности в рассмотренных ей сферах. Принципы носят в целом прикладной характер, однако подразумевают глубокое переосмысление таких устоявшихся сфер, как международный туризм, логистика энергетических ресурсов и регулирование офшорных зон. Однако при обращении к книге стоит учитывать, что издана она была в 2018 году, а материалы собирались в предшествующие публикации годы, то есть заметно раньше событий 2020 года, которые добавили проблеме глобализации еще и ярко выраженный эпидемиологический аспект.

Ключевые слова: справедливая мобильность; политические и этические дилеммы; кризис урбанизации; климатический кризис; политика перемещения

Цитирование: Герасименко А. (2019) Рецензия на книгу Мими Шеллер «Справедливая мобильность: политика перемещения в эпоху крайностей» // Городские исследования и практики. Т. 4. № 4. С. 126–138. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp442019126-138>

Весной 2020 года во всем мире закрывались границы, самолеты ставились на долгую стоянку, круизные лайнеры швартовались в портах без права схода на берег. Параллельно в США проходили массовые гражданские протесты, спровоцированные жесткостью полицейских по отношению к темнокожим. Книга Мими Шеллер «Справедливая мобильность: политика перемещения в эпоху крайностей» [Sheller, 2018] была опубликована за два года до этого, поэтому, обращаясь к ней, важно учитывать, что материалы для нее собирались в предшествующие публикации годы, то есть задолго до карантина, накрывшего мир в 2020 году. Книга посвящена проблеме мобильности, то есть перемещения человека

между разными географическими точками, социальными стратами и статусами самоопределения.

Мими Шеллер — профессор социологии и директор «Центра исследований и политик мобильности» в Дрексельском университете, частном исследовательском университете в Филадельфии, США. За плечами Шеллер — бакалавриат по истории и литературе, магистратура и докторантура по социологии. Ее первая книга «Демократия после рабства: темнокожие народы и сельский радикализм на Гаити и Ямайке» («Democracy After Slavery: Black Publics and Peasant Radicalism in Haiti and Jamaica») [Sheller, 2000], посвященная постколониальному развитию карибских

стран, в 2002 году получила специальную награду издательства Ассоциации колледжей и научных библиотек Choice Magazine за выдающуюся научную работу. Ее первой важной публикацией по теме мобильности стала глава в сборнике 2006 года «Парадигма новых мобильностей» (The New Mobilities Paradigm) [Sheller, Urry, 2006]. Она посвящена тому, как современные технологии формируют новый тип дистанционных связей, которые напрямую и критически влияют на социальную жизнь. В 2014 году была опубликована работа «Мобильности и локальные медиа: мобильные коммуникации» (Mobility and Locative Media: Mobile Communication) [Sheller, 2014] о связи локальных трансформаций и мобильности в контексте технологий связи и медиа. Подробнее о профессиональной жизни Шеллер, ее многочисленных лекциях и статьях, ставших важными этапами на пути к написанию данной книги, читатель узнает из предисловия, где она также выделяет повлиявшие на нее мировые события: миграционный кризис 2015 года, связанный с беженцами из Сирии, движение Black Lives Matter и рост насилия в Америке и Мексике.

О размахе замысла автора свидетельствует уже оглавление книги — 6 глав с введением и заключением, в которых широко и многомерно диагностируются проблемы мобильности, а затем предлагаются гипотезы о переустройстве этой сферы. Для этого автор последовательно и на примерах рассматривает физическую мобильность в контексте индивидуальных параметров человека, транспортную справедливость в контексте автомобилизации, инфраструктурную справедливость в контексте умных городов, справедливую миграцию в контексте мобильных границ и климатическую справедливость в контексте глобальной экологии. В качестве дополнения предлагаются принципы организации справедливой мобильности во всех сферах с учетом рассмотренных кейсов.

В предисловии книги автор рассказывает о разрушительных ураганах, бушевавших во время работы над текстом у побережья США и на островах Карибского бассейна, — «Ирме», «Марине» и «Катрине». Уничтожая инфраструктуру и ломая привычный уклад сотен тысяч людей, природные катаклизмы, по ее словам, обнажают систему неравенства и глубокую классовость общества. Этот тезис иллюстрируется рассказом о том, как американские компании эксплуатируют труд и ре-

сурсы пострадавших государств, очень мало давая взамен, но при этом производя выброс в атмосферу, ведущий к климатическим изменениям и, как следствие, усилению тайфунов и ураганов. Со ссылкой на британского историка Эрика Хобсбаума [Хобсбаум, 2004] она рассказывает о концепции XX века как века крайностей, где проблема климата оказывается одной из критически важных для будущего всего человечества.

Ключом к снижению выбросов считается изменение парадигмы мобильности — снижение зависимости от автомобилей, отказ от развития углеродного топлива, переосмысление энергетических систем. Однако Шеллер предлагает смотреть на понятие мобильности шире — задуматься о роли стены между США и Мексикой, о движении против полицейского насилия Black Lives Matter, активизировавшемся летом 2020 года в связи с трагическими событиями, о движении Me Too, актах поддержки борьбы с расовой дискриминацией во время матчей Национальной футбольной лиги США и о сторонниках велосипедизации. Все эти движения, основанные на коллективных действиях, объединяет их борьба за право на более справедливое распределение возможностей. Так, для женщин важна борьба за право не подвергаться сексуальному насилию, а для квир-сообществ — право на небинарную идентификацию. Вместе они собирают значительное число людей и приобретают серьезный социальный и политический вес.

Научные подходы к решению проблем мобильности Шеллер также считает разнообразными, но сфокусированными на пересекающихся темах, например городах глобального Юга. Согласно ее системе взглядов, мобильность является мультидисциплинарным предметом и должна рассматриваться как совокупность телесных практик, материального перемещения, цифровых коммуникаций, инфраструктуры и систем управления идеологией и репрезентацией. Цель книги — показать основные проблемы устройства современного мира и предложить ряд принципов для их решения.

В своей работе Шеллер характеризует сложившуюся в мире к моменту написания книги ситуацию как «тройной кризис», в котором сплелись воедино климатический кризис, кризис урбанизации и миграционный кризис.

Задачей книги автор видит выявление связей между тремя этими кризисами из раз-

ных сфер и формулирование проблемы, решение которой способно повлиять на их преодоление. Для этого она вводит понятие «(им)мобильности» (*(im)mobilities*) как основной характеристики режима существования субъекта независимо от контекста и сферы. Другим измерением, которым предлагает оперировать Шеллер, является масштаб. Именно благодаря масштабу проблема (им)мобильности, часто рассматриваемая как локальная недоступность городской инфраструктуры, может быть одинаково плодотворно спроецирована и на межличностное общение, и на движение энергии и планет в космосе.

Справедливую мобильность Шеллер собирается рассматривать не только в контексте городского транспорта, но и как изменения на личностном уровне под влиянием расовых, социальных, гендерных и прочих факторов, как пересечение границы в различных жизненных сценариях — от беженца до студента элитного колледжа, а также как перемещение товаров и услуг по цепочкам производства и потребления в глобальном масштабе. Все факторы, влияющие на ход этих процессов и на их участников, должны быть систематизированы и рассмотрены в связке между собой, считает автор книги, ведь в противном случае новую парадигму мобильности создать не получится.

Для изучения этого сложного комплекса исследовательница предлагает рассматривать одновременно движение объектов, людей и информации, выявляя связи между микро- и макроуровнями и определяя новые перспективы взглядов на проблемы. Несколько таких перспектив она сразу же предлагает.

Климатический кризис мыслится ею как результат непомерного желания двигаться, которое при нынешних темпах к 2100 году может привести к тотальному краху биосферы. Рост числа ураганов, наводнений и пиков аномальной жары — примеры основных его проявлений. С мобильностью этот кризис связывается следующим образом. Во-первых, основной объем выхлопных газов выбрасывают транспортные средства. Во-вторых, освоение диких земель разрушает экосистемы, строительство также генерирует значительный выброс вредных веществ. В-третьих, изменение климата стимулирует людей менять место жительства, перемещаться и бросать уже созданные ресурсные базы и инфраструктуры.

Работа по снижению скорости изменения климата является не только инженерной,

но социальной, политической, экономической и культурной задачей. Наблюдая ситуацию в мире в целом, Шеллер констатирует, что пока все достижения в этом направлении меркнут на фоне негативных трендов (в 2017 году это рост потребления углеводородов и выход США из Парижских климатических соглашений).

Кризис урбанизации — повсеместный рост и расползание городов, усиление зависимости городской жизни от автомобилей и рост количества ресурсов, необходимых для поддержания работы городов. Итог этого кризиса — пробки, грязный воздух, перебои с электричеством и водой, потеря биоразнообразия.

Более того, растущие мегаполисы становятся все менее гибкими перед лицом последствий климатических изменений, что не позволяет эффективно внедрять технологии устойчивого роста, а это, в свою очередь, делает их вместе с жителями более уязвимыми для будущих катастроф. Эффективными в этой ситуации мерами Шеллер считает такие новые тренды, как транспортный шеринг и беспилотные автомобили, но тут же ссылается на ученого Тима Шванена, поставившего вопрос о том, кто на самом деле является пользователем и бенефициаром подобных нововведений, ведь, по мнению исследователей, в жизни бедных людей они не меняют ничего, так как остаются недоступными [Schwanen, 2016].

Миграционный кризис описывается как комплекс событий — волны миграции из охваченных войнами и насилием стран, смерть тысяч беженцев в пути, существование на грани выживания в специальных лагерях, маргинализация и полная исключенность из полноценной жизни даже в случае успешного пересечения границ благополучных государств. Связывая войны на Ближнем Востоке с борьбой стран за контроль над нефтяными месторождениями, Шеллер приходит к выводу, что мобильность и экономика потребления сыграли свою роль в провоцировании миграционного кризиса.

Чтобы эффективно бороться с представленными кризисами, Шеллер предлагает обратиться к парадигме новых мобильностей [Sheller, Urry, 2006], которую она подробно объясняет во введении. Вкратце, суть подхода сводится к мультидисциплинарному взгляду на мобильность как сферу, которая существовала во все времена и развитие которой предвосхищало возникновение новых объектов, пространств и измерений. Более

ранним аналогом новой мобильности объявляется пространственный поворот — интеллектуальное направление в гуманитарных науках, делающее акцент на роли места и пространства и оперирующее количественными методами.

Далее автор вводит понятие кинетической политики как системы политик, затрагивающих вопрос мобильности, и признает эту систему сильной формой власти, имеющей глубокую историческую основу. В качестве основополагающей работы по этой теме приводится исследование Хагар Котеф [Kotef, 2015], изучавшей либерализм как режим регулирования свободы передвижения. В этом исследовании, в частности, утверждается, что «свобода передвижения для одних всегда ограничивает или отрицает существование других». По мнению Котеф, любое пространство, где происходит движение, становится политическим, а отношения в нем формируются исходя из существующих возможностей и преград. Таким образом, подчеркивается важность контроля над сферой мобильности в любой политической системе.

Изучая проблемы мобильности в сферах транспорта, расовой сегрегации и климатического неравенства, Шеллер предлагает использовать выработанные методы гармонизации для создания более справедливых социальных и государственных систем. Согласно ее концепции, для этого необходимо будет сфокусироваться на следующих вопросах:

- a) несправедливость в сфере телесности: гендер, возраст, раса, способности, сексуальная ориентация и вызванная другими индивидуальными особенностями несправедливость: зависимость, угнетенность, расовая и классовая сегрегация, эмансипация, бесправность квир-сообществ и людей с особенностями развития;
- b) борьба за права на город, свободу передвижения, а также несбалансированное развитие на уровне городов, регионов, стран и всего мира;
- c) транснациональная мобильность в виде пересечения границ, торговли рабским трудом и регламентов депортации;
- d) политика обращения товаров, услуг, ресурсов и отходов как на глобальном, так и повсеместно на локальном уровнях.

Кроме того, Шеллер обращает внимание, что задачей вовсе не является стимулировать мобильность, ведь иногда — например, в случае беженцев или интервентов — она сама может быть символом неприятия существующего режима мобильности и попытки его избежать или изменить. Учитывая, что в истории есть ряд успешных примеров таких изменений [Sheller, Urry, 2006; Cresswell, 2011], Шеллер доказывает перспективность дальнейших изменений существующего режима мобильности через изучение сложившейся ситуации и выстраивание новой системы мобильности на ее основе.

О понятии «справедливая мобильность»

В первой главе книги Шеллер определяет основные понятия своей концепции — в первую очередь, вынесенные в заголовок. Мобильность она предлагает понимать в контексте более широком, чем это принято, расширяя ее применение на расу, гендер, социальные позиции, публичное пространство, национальность и доступ к ресурсам. Справедливость рассматривается с утилитаристской, либертарианской, эгалитаристской философских позиций, а также через оптику подхода учета возможностей (*capabilities approach*). Не остаются без внимания и практические механизмы построения и реализации модели справедливости, такие как совещательный, процедурный, партисипаторный и другие, а также контекст их применения.

Почти каждый из существующих подходов подвергается критике либо за понимание предмета справедливости как статичного, не меняющегося во времени, либо за понимание мобильности как исключительно физического перемещения между двумя точками, которое считается тем эффективнее, чем меньше трат и времени оно требует. Утилитаризм критикуется Шеллер за сфокусированность на интересах большинства и полное исключение из картины мира интересов меньшинств, а основным недостатком либертарианского подхода оказывается ориентация на индивидуализм и дерегулирование, которые в перспективе могут вести к разрушению общего блага и ухудшению по всем направлениям, требующим коллективной работы. Подход равных возможностей (а именно перераспределение благ от групп более обеспеченных в пользу менее обеспеченных) рассматривается как, с одной стороны, наиболее применимый, а с другой — неизменно

ведущий к росту индивидуальных перемещений и увеличению издержек для городской планировки и экологии.

Подробно разбирается подход, ориентированный на создание «доступной мобильности». Он был описан Карелом Мартенсом в книге «Транспортная справедливость: Разработка честных систем» (*Transport Justice: Designing Fair Transport Systems*) [Martens, 2016]. Согласно Мартенсу, справедливые транспортные системы должны: а) проектироваться человекоцентричными, б) не ставить транспортную эффективность в приоритет, в) отказаться от зависимости прямого дохода общественного транспорта и его финансирования. Впрочем, этот подход также отвергается, поскольку игнорирует планировочный и политический контексты.

По мысли Шеллер, важным шагом на пути к созданию справедливой мобильности мог бы стать запуск комплексного переосмысления основных ценностей с последующим решением, что должно регулироваться, что не должно, кто и как должен принимать конечное решение.

Глава завершается проблематизацией справедливого распределения пространства и ресурсов для его развития и указанием на зависимость неравенства от культурно-исторического, биополитических и геополитических контекстов разных странах, а также на дополнительное измерение, которое приобретает мобильность на колонизированных и деколонизированных территориях.

Влияние персональных человеческих особенностей на мобильность

Во второй главе обсуждаются проблемы физической мобильности и ограничительные режимы мобильности, основанные на материальной сфере. Согласно Шеллер, все элементы внешней среды или способствуют, или препятствуют физической мобильности.

Особую важность исследовательница придает проблеме низкой ориентированности современной транспортной политики на людей с разным гендерным самоопределением. Наиболее вероятную причину этой ситуации открывает статистика — основными авторами законов и проектов в этой сфере являются белые мужчины среднего возраста с техническим образованием, без особенностей личной мобильности и без глубокого перспективного взгляда на проблемы меньшинств. Поэтому борьба меньшинств за свои права включает

в себя и изменение отношения к проектированию мобильности и распределения пространства. Слабое развитие универсального дизайна, выраженное в неприспособленности городской среды к передвижению людей с ограниченными возможностями перемещения, классифицируется здесь как дискриминационная и дегуманизирующая политика. Подчеркивается ее распространенность в отношении детей и стариков.

Особое внимание уделяется истории колониализма как крайне жесткой и продолжительной практики переселения и принудительной иммиграции огромного количества людей по расовому признаку. Масштабные исследования, проведенные Шеллер в предыдущие годы [Sheller, 2003; Sheller, Urry, 2006; Sheller, 2013; Sheller, 2016], позволяют ей раскрыть этот сюжет весьма подробно. Сегрегация, сохранившаяся и после отмены рабства, стала причиной неравенства возможностей и ограничения передвижения жителей определенных районов. Примером может служить градостроительная программа Роберта Мозеса в Нью-Йорке, по замыслу которой высота пролетов мостов не позволяла проехать к местам отдыха автобусам из бедных районов, населенных бедными афроамериканцами. Доказанное статистикой внимание дорожной полиции к водителям с темным цветом кожи также является ограничением мобильности, основанным на неравенстве.

Роль автомобилизации в создании неравенства

В мире, где автомобиль — второй по популярности потребления предмет владения после жилья, он является квинтэссенцией промышленного производства, а построенная на владении автомобилем система — доминирующей. С этого тезиса из своей совместной с Джоном Урри работы [Sheller, Urry, 2006] начинается эту главу Мими Шеллер.

Приводя в пример все негативные эффекты столь широкого распространения автомобиля, автор отмечает не только низкую динамику выхода из этой ситуации в США «в отличие от многих других индустриальных стран», но и обстоятельства, благоприятные для роста популярности личных автомобилей.

В главе активно критикуется популярная теория смещения фокуса с развития систем городской мобильности на развитие общественных пространств. В качестве мощного аргумента против приводится схема класси-

ческой джентрификации, при реализации которой развитие городской среды ведет к росту стоимости недвижимости, оттоку бедного населения, а затем и среднего класса. Проблема возникает, когда жизнь в основных городских районах могут позволить себе немногие, но большинство рабочих мест расположены именно там — на работу нужно добираться, часто делать это издалека, а для этого нужны развитые мультимодальные транспортные системы. Таким образом, развитие среды без развития мобильности провоцирует рост неравенства и воспроизводит бедные районы с теми же барьерами, что и всегда.

Интересно, что в заданной оптике политика повышения барьера на владение автомобилем усиливает поляризацию общества на богатых, которые могут себе это позволить, и бедных. Вдобавок из-за низкой доступности медицины бедные страдают от загрязняющих воздух автомобильных выхлопов чаще, чем богатые.

Тем не менее автором отмечается позитивная динамика — смена поколений, развитие технологий и долгосрочное планирование экологии влияют на число автомобилей и поездок даже в крупнейших американских городах, распланированных для автомобилистов. Совокупный эффект от всех факторов может снизить число автомобилей в городах на $\frac{3}{4}$, уменьшив число выбросов на 80%. Но создать справедливую систему мобильности без согласованных и жестких регулирующих мер вряд ли получится. А по достижении согласованности потребуются огромные вложения в саму трансформацию инфраструктуры.

Справедливое распределение инфраструктуры

В главе анализируется влияние расположения и характера инфраструктурных объектов на справедливость кинетической политики. В пример приводятся энергетические сети и другие масштабные сооружения, которые выгодны или полезны людям, живущим, как правило, далеко от них. Но у крупных объектов помимо прямых осязаемых эффектов есть еще множество дополнительных — смысловых, культурных, эмоциональных. Сети коммуникаций, системы водоснабжения и энергетические сети также рассматриваются как пространство мобильности для соответствующих субстанций. В зависимости от своего масштаба они могут либо подчиняться устройству окружающего пространства, либо

подчинять это пространство себе. Еще один обсуждаемый Шеллер процесс инфраструктурной мобильности — непрекращающийся переезд фабрик и заводов, строительство и деконструкция портов, перенос дорог и прочие явления индустриального мира.

В середине главы исследовательница внезапно делает отступление, чтобы сфокусироваться на инфраструктуре коммуникации как критически важной для возникновения и разрешения ситуаций политического противостояния. Так, сотовая связь позволяет общаться без физического сближения людям в городах и отдаленных уголках мира, причем вторые могут быть как местами добычи и производства, так и местами отдыха.

Затем Шеллер переходит к обсуждению проблемы влияния стихийных бедствий на инфраструктуру и будущее отдельных территорий. Дело в том, что распределение ресурсных центров, а также доступность пострадавших районов напрямую влияют на то, как быстро и насколько качественно будет оказана помощь пострадавшим людям и поселениям. Такая пространственная зависимость создает замкнутый круг: регулярно разрушающиеся районы, находящиеся ближе к ресурсам, оперативно восстанавливаются; напротив, удаленные районы в точно такой же ситуации повторяющихся бедствий постепенно разрушаются все больше, так как не успевают восстановиться.

Отмечается также опасность стихийных бедствий для закрытых устойчивых систем, например островных. Внезапное нарушение режимов мобильности в таких системах вызывает сбой во всех цепочках поставок и социальных взаимодействий, что порождает хаос и резкое падение уровня жизни. В этой связи Шеллер упоминает исследовавший ее опыт Гаити [Sheller, 2013]. Одновременно стихийные бедствия не меньше, чем войны, способны спровоцировать сотни тысяч людей покинуть место жительства в поисках нового дома. Таким образом, стихийные бедствия оказываются частью одновременно трех кризисов, о которых в начале книги рассуждала автор, — климатического кризиса, кризиса урбанизации и миграционного кризиса.

Глава продолжается рассказом об актуальном на 2018 год состоянии развития умных городских технологий — интернета вещей и машинного обучения систем сервисов, постепенно исключая человека из операционной деятельности. Геоинформационные

социальные сети и цифровизация территорий создают новую гибридную действительность — технопространственную. Она отличается непрерывным взаимодействием людей с инфраструктурой через данные и создает возможности для выстраивания городов и систем с распределенными ресурсами, что, в свою очередь, может приблизить закат капитализма. При этом в процессе проектирования «технологически умных» городов неизменно встает вопрос целевой аудитории — для кого создается проект, какие люди будут здесь жить, какие работать, а какие — отдыхать? Где провести границу между автоматизацией и ручным управлением, насколько широко можно использовать личные данные в процессе создания адаптирующихся сервисов? Очевидных ответов нет.

Еще одной неожиданной частью этой главы является рассмотрение капитала как мобильного субъекта, перемещающегося по миру и часто обнаруживаемого в офшорных зонах вроде стран Карибского бассейна. Сами страны не всегда много выигрывают от своего положения, но создаваемые офшорными потоками режимы мобильности играют большую роль, и их определенно не стоит игнорировать. Шеллер предлагает этим странам вести с резидентами офшоров интенсивную регуляторную работу.

Границы государств и ограничения мобильности

В пятой главе Шеллер переходит к анализу уже заявленных ранее аспектов мобильности в более широком, глобальном масштабе и включает в спектр обсуждаемых вопросов транснациональные границы, туризм и миграцию.

Паспорт, границы и гражданство оказываются основополагающими элементами регулирования межстрановой мобильности, формировавшимися на протяжении долгого времени. Границы же — объект, парадоксально сочетающий в себе как функцию пропуска, так и функцию линии ограничения. Содружества государств с единой системой границ вроде стран Шенгенского союза имеют преимущество в виде безвизового доступа внутри этих границ и внешний атрибут в виде жесткого визового порога. Впрочем, и этот порог не сдержал напор нескольких волн беженцев, хлынувших из стран Ближнего Востока и Африки после ряда потрясений — государственных переворотов, этнических войн и экономических кризисов. Правитель-

ства стран Европы оказались в сложном положении, будучи зажаты между соблюдением гуманитарных ценностей, гражданской солидарностью с беженцами и угрозой нарастания националистических настроений.

Предпринимаемый Шеллер подробный экскурс в историю формирования миграционных политик различных регионов с акцентом на США позволяет увидеть, как любые шаги в этой сфере становятся предметом политической борьбы. Важную роль в этой борьбе играют активистские организации. Например, движение «Нет границам», последовательно выступающее за отмену трансграничности, придерживается позиции, что гражданство и доступ на территорию стран исключительно по визам поддерживают монополию государств на контроль перемещений и стимулируют сегрегацию людей по такому признаку, как гражданство.

Констатируется динамичность самого понятия «границы». Помимо территориальных страновых границами также являются пределы зон, где заканчивается влияние норм и правил крупных организаций и альянсов (например, ВТО); также границы могут иметь территориальные образования внутри государств, не подчиняющиеся государственному контролю (например, приграничные лагеря беженцев). Изучение и прогнозирование миграционных процессов не может не учитывать все эти явления и трансформации.

Автор рассуждает о справедливости и в контексте различных взглядов на сложившуюся иерархию качества путешествий, в первую очередь авиаперелетов: в зависимости от материального или социального положения пассажиров предусмотрены различные классы, специальные лаунжи, ускоренные пограничные коридоры и различающиеся требования досмотра. Все эти «сглаживающие» опыт путешествий для более обеспеченных пассажиров практики воплощают собой неравенство, и создание справедливой системы требует их безвозвратного демонтажа. Пока же элитная мобильность процветает: люди с определенным уровнем достатка могут позволить себе отправиться куда угодно на частных самолетах, вертолетах и кораблях, а их образ жизни постоянно стимулирует целую серию других процессов — доставку эксклюзивных блюд и товаров, путешествие обслуги и провоз личных вещей.

Отдельного упоминания заслуживает сравнение практик элиты и государства по организации доступа на отдаленные

территории. Первые реализуют такую возможность, чтобы скрыться от посторонних, а государство таким образом продолжает колонизацию, формируя стратегический каркас.

Справедливость в сфере экологии и климата

Эта глава посвящена проблемам экологии, влиянию человеческой деятельности на климат и соответствующим аспектам справедливости и мобильности. Шеллер исходит из позиции, что по отношению к опасности глобального потепления в мире выработался консенсус и идет постепенная работа по его замедлению. Важную часть в этой работе составляет повышение использования возобновляемой энергетики и переосмысление мобильности. Поскольку внедрять меры эффективнее всего на уровне страны, эта работа является глобальной геополитической задачей.

Шеллер предлагает взглянуть на пространство и транспорт в контексте влияния на окружающую среду — материальная культура устроена таким образом, что разработка, создание, эксплуатация любой мобильности требуют постоянного использования ресурсов планеты. Эта культура складывалась не одно десятилетие, ее корни уходят в промышленную революцию XIX века, а историю XX века невозможно представить без ископаемых ресурсов и той географии, которую они сформировали. В этой ситуации стремление к снижению негативных экологических эффектов неизбежно приведет к снижению интенсивности перемещений и сжатию рынка услуг мобильности.

Исследовательница отмечает, что пока идет борьба на уже открытых фронтах (например, с чрезмерной автомобилизацией) — открываются новые. Так, цифровизация экономики и появление криптовалют и устройств для их генерации спровоцировали резкий скачок потребления электроэнергии, а развитие сервисов доставки еды потребовало строительства огромных логистических центров с холодильниками для хранения продуктов.

Основными выходами из сложившейся ситуации могут служить как всеобщее замедление потребления и движения, так и развитие технологий шеринга и расширение систем совместного потребления. Шеллер приводит примеры движений и концепций, стремящихся к установлению справедливости.

В посвященной климату главе возникает и сюжет на военную тему. Согласно одной

из исследовательских позиций, на которую ссылается Шеллер, скорость развития мира идет вровень со скоростью стрельбы автоматического оружия [Virilio, 1977], в войнах будущего возможность более быстрой переброски войск и оружия будет не только решающим фактором, но и главным стимулом. Победители будут вкладываться в дальнейшее повышение скоростей для сохранения своего превосходства. То есть о тотальном замедлении не может быть и речи, если сложившаяся логика военного превосходства не изменится и если стимулы развития систем мобильности не будут демилитаризованы.

Концепция планетарной урбанизации, описанная Нилом Бреннером и Кристианом Шмидом в их работе «Вперед к новой эпистемологии города?» (Towards a new epistemology of the urban?) [Brenner, Schmid, 2015], предлагает методику для контроля над многоуровневой системой зависимости мобильности от милитаризма и ресурсов. Суть ее сводится к тотальной пространственной реорганизации Земли — повышению плотности связей между крупнейшими центрами, воссозданию огромных «диких» природных заповедников, специализации крупных участков на сельском хозяйстве и их расширению, работе с отходами и выработке энергии. При этом однозначного ответа на вопрос о политическом устройстве такого мира нет.

Говоря о климатической справедливости, Шеллер выдвигает следующие тезисы: улучшение мобильности в одном месте не должно вести к ухудшению экологии в другом; большие загрязнители несут большую ответственность; инвестиции должны быть направлены на развитие возобновляемой энергетики; защита всеобщих климатических благ должна стоять выше капиталистических ценностей; все государства должны участвовать в формировании «карбонового бюджета» планеты и стремиться к его снижению.

Кто и как должен сделать мобильность более справедливой

В последние годы концепция «общности» (commons) стала преобладающей во многих общественных движениях и критических теориях. Согласно Джону Монбиоту [Monbiot, 2016; Monbiot, 2017; Sheller, 2013], любая общность представляет собой систему из трех элементов: ресурса, людей и правил использования людьми ресурсов. Теоретической базой для построения данных моделей служит

работа Элино́р Осман [*Blackmar, 2006*], которая доказала способность любой группы людей найти способ договориться о совместном использовании ресурсов.

Возвращаясь к описанным глобальным кризисам, Шеллер утверждает, что важным шагом на пути к созданию системы справедливой мобильности может стать смещение фокуса обсуждения с общего «права на мобильность» на более конкретный вопрос «Как именно мобильность помогает отвечать на коллективные социальные нужды?», предложенный недавно группой исследователей Амстердамского университета под руководством Анны Николаевой [*Nikolaeva et al., 2019*].

Подводя итоги, Шеллер подчеркивает, что от решения вопроса о справедливости системы мобильности зависит как общее будущее, так и бесчисленное количество личных судеб, и что формирование единого сообщества, договорившегося о новых принципах жизни и перемещений, является единственным правильным ответом на этот вопрос. В заключение она приводит 28 принципов, следуя которым можно построить новый лучший мир справедливой мобильности:

- Свобода передвижения любого человека должна быть ограничена правилом взаимности: без подавления, без угроз и без лишения самой возможности передвигаться.
- Мобильность индивида не должна быть ограничена непреднамеренными физическими или символическими угрозами, включая требования к форме одежды, требования к сегрегации средств передвижения или другие временные или пространственные ограничения.
- Пол, сексуальная ориентация и другие маркеры самоидентификации не должны служить основой для ограничения передвижения и пребывания в общественном пространстве.
- Расовые, этнические, религиозные или национальные признаки (относится и к туземным народностям) индивида не должны быть причиной для контроля над всей группой со схожими признаками и не должны служить поводом для ограничения их в передвижениях.
- Универсальный дизайн необходим к внедрению во всех общественных зданиях, сервисах и пространствах (физических и виртуальных) с целью обеспечить равную их доступность для

каждого человека. В первую очередь фокус должен быть направлен на обеспечение доступа к общественному транспорту и медиа.

- Права детей, пожилых людей, беременных женщин и лиц с особенностями физического развития должны быть защищены и учтены на этапах планирования и проектирования.
- Защита задержанных в рамках Хабеас корпус акта должна распространяться на всех людей, независимо от гражданства, а государства не вправе заключать людей под стражу без юридических оснований, правовых процедур и представительства защиты.
- Системы общественного транспорта не должны в произвольном порядке отказывать в предоставлении сервиса или вводить ограничения.
- Города должны гарантировать создание систем общественного транспорта с минимальным порогом доступности, основываясь на данных анализа. Этот процесс должен способствовать постепенному регрессу предпочтений для личных автомобилей.
- Правила проектирования улиц должны гарантировать пространство для каждого, давать возможность передвигаться любым удобным способом и не допускать доминирования одного вида транспорта (например, автомобилей).
- Города должны сфокусироваться на сохранении общественных пространств, поддерживать мультимодальные пространства и пространства совместного использования, не допуская создания инфраструктуры, дающей преимущества одним и недоступной для других.
- Стандарты транзитно-ориентированного проектирования должны включать системы оценки и мониторинга эффектов системы городского транспорта на доступность жилья, безбарьерность среды и социальную инклюзию. В принятие решений должны быть вовлечены местные сообщества.
- Инфраструктура для общественных транспорта, коммуникаций и информационных систем должна открыто финансироваться государством и быть доступной для всех его членов.
- Информационные и коммуникационные технологии, используемые

в штатном режиме и особенно в случае чрезвычайных происшествий, должны быть максимально доступны для всех, кто в них нуждается.

- Должен быть закреплен сетевой нейтралитет, а базы данных должны быть открытыми и доступными. Результаты всех исследований, профинансированных государством, должны быть опубликованы для открытого доступа.
- Личные данные должны быть защищены законодательством, а государства и корпорации не должны иметь возможностей для поиска, использования и передачи этих данных без специального разрешения.
- Зоны офшоров должны подчиняться регулированию, а налоги и отчетность обладателей капиталов должны быть учтены по месту резидентства.
- У каждого человека должно быть право покинуть или вернуться в то место, которое он считает родиной.
- У каждого должно быть право спасаться бегством от войны. Международное сообщество должно также заняться подготовкой к потокам мигрантов ввиду климатических изменений в скором будущем.
- В вопросах пересечения границ должны главенствовать честность и равноправие, а запретительные меры не должны касаться целых групп людей из-за их расы, религии, национальности, этнической принадлежности, сексуальной ориентации, состояния здоровья и социально-экономического статуса.
- Ни один человек не должен подвергаться задержанию и депортации без необходимых юридических оснований и возможности выступить в свою защиту. Создание специальных лагерей для таких людей недопустимо.
- Туризм не должен нарушать частные границы, ограничивать где-либо передвижение или создавать дополнительную нагрузку на места посещения (мусор и т.п.).
- Пострадавшие от климатических изменений люди должны иметь возможность переезда в другие страны, в первую очередь ответственные за климатический кризис.
- Климатическая справедливость должна быть реализована таким обра-

зом, чтобы передвижения в одной географической точке не создавали загрязнения и негативные эффекты в другой без предварительных договоренностей и последующих компенсаций.

- Индустрии и страны, наиболее ответственные за загрязнение окружающей среды, в первую очередь обязаны сфокусироваться на снижении выбросов и компенсации причиненного вреда. Глобальный фонд, собранный из отчислений загрязнителей окружающей среды, должен заниматься координацией решения проблемы в планетарном масштабе.
- Государства должны сместить фокус субсидирования с добывающей энергетики на возобновляемую, параллельно вводя меры глобального стандарта «Инициатива прозрачности добывающих отраслей».
- Защита всеобщих благ, таких как водоносные горизонты, реки, океаны, морские шельфы, горы, атмосфера, Антарктика, Арктика и внепланетные объекты, должна быть приоритетней выгодных торговых путей и частных бизнес-проектов.
- Все государства и транснациональные корпорации должны объединиться для взаимодействия на платформе учета глобального углеродного (и других парниковых газов) бюджета для скорейшей установки контроля над климатическими изменениями.

Источники

- Хобсбаум Э. (2004) Эпоха крайностей: Короткий двадцатый век (1914–1991). М.: Издательство Независимая Газета.
- Blackmar E. (2006) Appropriating the Commons: The Tragedy of Property Rights Discourse//The Politics of Public Space/S. Low, N. Smith (eds.). New York: Routledge. P. 49–80.
- Brenner N., Schmid C. (2015) Towards a New Epistemology of the Urban? City. Vol. 19. No. 2–3. P. 151–182.
- Cresswell T. (2011) Mobilities I: Catching up//Progress in Human Geography. Vol. 35. No. 4. P. 550–558.
- de Souza e Silva A., Sheller M. (2014) Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces. London: Routledge.
- Kotef H. (2015) Movement and the Ordering of Freedom: on Liberal Governances of Mobility. Durham and London: Duke University Press.

- Martens K. (2012) Justice in Transport as Justice in Accessibility: applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the Transport Sector//Transportation. Vol. 39. No. 6. P. 1035–1053.
- Martens K. (2016) Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems. New York: Routledge.
- Monbiot G. (2016) The Fortifying Commons (December 15, 2016) Режим доступа: <https://www.monbiot.com/2016/12/15/the-fortifying-commons/> (дата обращения: 15.12.2020).
- Monbiot G. (2017) Common Wealth. (October 2, 2017) Режим доступа: <https://www.monbiot.com/2017/10/02/common-wealth/> (дата обращения: 15.12.2020).
- Nikolaeva A., Adey P., Cresswell T., Lee J.Y., Nyvoa A., Temenos C. (2019) Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions//Transactions of the Institute of British Geographers. Vol. 44. No. 2. P. 346–360.
- Schwanen E. (2016) Rethinking Resilience as Capacity to Endure: Automobility and the City//City. Vol. 20. No. 1. P. 152–160.
- Sheller M. (2000) Democracy After Slavery: Black Publics and Peasant Radicalism in Haiti and Jamaica. London & Oxford: Macmillan Caribbean.
- Sheller M. (2003) Consuming the Caribbean: from Awakaws to Zombies. London & New York: Routledge.
- Sheller M., Urry J. (eds.). (2006) Mobile Technologies of the City. London and New York: Routledge.
- Sheller M., Urry J. (2006) The New Mobilities Paradigm//Environment and Planning. Vol. 38. No. 2. P. 207–226.
- Sheller M. (2013) The Islanding Effect: Post-Disaster Mobility Systems and Humanitarian Logistics in Haiti//Cultural geographies. Vol. 20. No. 2. P. 185–204.
- Sheller M. (2018) Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes. Brooklyn, NY: Verso.
- Virilio P. (1977) Speed and Politics. The MIT Press.

ARTEM GERASIMENKO

EQUITABLE MOBILITY PRINCIPLES AS THE KEY RESPONSE TO A GLOBAL CRISIS

BOOK REVIEW: “MOBILITY JUSTICE. THE POLITICS OF MOVEMENT IN AN AGE OF EXTREMES” BY MIMI SHELLER

Artem Gerasimenko, MS in Civil Construction (RUDN University), MA in Urban Studies (The University of Manchester), Founder of the Sports Inclusion and Development Foundation “The Healthy Cities”.

E-mail: artem.gerasimenko@gmail.com

Abstract

This book overviews the political and ethical issues of modern-day mobility and outlines conceptual strategies to make it more equitable. A brief description of the main challenges facing the world today is followed by racial, transport, infrastructural, migrant and climate perspectives of justice, with a separate chapter dedicated to each. Connecting human bodies, streets, cities, nations and environments, the author creates an overarching theory of the modern, continuously shifting, world. Sheller examines the issues in various scales and reveals fundamental unsolved conflicts between, for instance, the freedom of movement and states' migration policies. To conclude, Sheller offers a list of 28 principles which could be used to bring justice to mobility. Despite the fact that the principles have a simple and clear form, their disruptive character demands the reinvention of dozens of established practices such as international tourism and offshore finance. The reader should be aware, that the book was published in 2018, so it includes concepts that have been seriously affected by regulations and policies connected to the Covid-19 pandemic.

Keywords: mobility justice; political and ethical issues; urbanization crisis; climate crisis; politics of movement

Citation: Gerasimenko A. (2019) Book Review: “Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes” By Mimi Sheller. *Urban Studies and Practices*, vol. 4, no 4, pp. 126–138. (in Russian) DOI: <https://doi.org/10.17323/usp442019126-138>

References

- Blackmar E. (2006) Appropriating the Commons: The Tragedy of Property Rights Discourse. Low S., Smith N. (eds.) *The Politics of Public Space*. New York: Routledge, pp. 49–80.
- Brenner N., Schmid C. (2015) Towards a new epistemology of the urban? *City*, vol. 19, no. 2–3, pp. 151–182.
- Cresswell T. (2011) Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, vol. 35, no 4, pp. 550–558.
- de Souza e Silva A., Sheller M. (2014) *Mobility and Locative Media: Mobile Communication in Hybrid Spaces*. London: Routledge.
- Hobsbawm E. (1994) *The Age of Extremes: A History of the World, 1914–1991*. New York: Vintage books.
- Kotef H. (2015) *Movement and the Ordering of Freedom: On Liberal Governances of Mobility*. Durham and London: Duke University Press.
- Martens K. (2012) Justice in Transport as Justice in Accessibility: Applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the Transport Sector. *Transportation*, vol. 39, no 6, pp. 1035–1053.
- Martens K. (2016) *Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*. New York: Routledge.
- Monbiot G. (2016) The Fortifying Commons (December 15, 2016) Available at: <https://www.monbiot.com/2016/12/15/the-fortifying-commons/> (accessed 15 December 2020).
- Monbiot G. (2017) Common Wealth. (October 2, 2017) Available at: <https://www.monbiot.com/2017/10/02/common-wealth/> (accessed 15 December 2020).
- Nikolaeva A., Adey P., Cresswell T., Lee J.Y., Nyvoa A., Temenos C. (2019) Commoning Mobility: Towards a New Politics of Mobility Transitions. *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 44, no 2, pp. 346–360.
- Schwanen E. (2016) Rethinking Resilience as Capacity to Endure: Automobility and the City. *City*, vol. 20, no 1, pp. 152–160.

- Sheller M. (2000) *Democracy After Slavery: Black Publics and Peasant Radicalism in Haiti and Jamaica*. London & Oxford: Macmillan Caribbean.
- Sheller M. (2003) *Consuming the Caribbean: From Arawaks to Zombies*. London & New York: Routledge.
- Sheller M., Urry J. (eds.) (2006) *Mobile Technologies of the City*. London & New York: Routledge.
- Sheller M., Urry J. (2006) The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning*, vol. 38, no 2, pp. 207–226.
- Sheller M. (2013) The Islanding Effect: Post-disaster Mobility Systems and Humanitarian Logistics in Haiti. *Cultural Geographies*, vol. 20. no 2, pp.185–204.
- Sheller M. (2018) *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Brooklyn, NY: Verso.
- Virilio P. (1977) *Speed and Politics*. The MIT Press.