

# Нескладное пространство: феномен города-склада на границе крупного города

Кира Коломина,  
Андрей Старовойтенко

## Введение

Несмотря на наличие блока работ, концептуализирующих городские образования на границах и за пределами крупного города (*edge cities*) [Голубчиков, Махрова и Фелпс, 2010a, b], процессы городского развития, происходящие за физическими и административными границами города [Григоричев, 2016], а также выделение особых планировочно-экономических типов жилой застройки (например, городов при аэропортах, бизнес-парков и т.д. [Kling, Olin & Poster, 1991; Phelps, Parsons, Ballas & Dowling, 2006]), социальные процессы в населенных пунктах, располагающихся на границах городов-миллионников, исследованы не столь подробно. В настоящем исследовании предпринимается анализ пространственных и социальных измерений городских образований, находящихся в промежуточном положении между окраинными поясами мегаполиса [Whitehand, 1988] и пространственно изолированных от него логистической и складской инфраструктурой. Для описания таких пространств как особого социального-пространственного типа вводится понятие *города-склада*.

В статье рассматривается возникновение городов-складов как социально-пространственного феномена близ крупных городов в России, концептуализируется понятие города-склада, описываются резидентные практики и стратегии жителей подобных образований. Эмпирическое исследование построено на серии глубинных интервью, проведенных с декабря 2024-го по январь 2025 года с жителями поселка городского типа Янино-1, расположенного близ Санкт-Петербурга

Коломина Кира Николаевна, старший лаборант-исследователь, Институт социологии РАН (ИС ФНИСЦ РАН); участник проектной группы «Городская повседневность на микроуровне», Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ); Москва, Российская Федерация.  
E-mail: k.kolomina15@gmail.com

Старовойтенко Андрей Дмитриевич, младший научный сотрудник, Институт социологии РАН (ИС ФНИСЦ РАН); аспирант, участник проектной группы «Городская повседневность на микроуровне», Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ); Москва, Российская Федерация.  
E-mail: andstar14@gmail.com

В статье предлагается концептуализация понятия «города-склада» для описания районов жилой застройки, соответствующих трем признакам: нецентральности (пространство нельзя характеризовать как локальный, символический или городской центр), выраженной пространственной изолированности и близости к ключевым сервисно-логистическим узлам современной городской экономики. В фокусе исследования находятся территории жилой застройки, расположенные далее чем в 20–30 км от центров крупнейших городов, с которыми соседствуют логистические зоны – склады ритейлеров и маркетплейсов, распределительные центры, логистические парки и т.д., – на примере поселка городского типа Янино-1 в Ленинградской области. В результате исследования были получены и интерпретированы материалы, которые позволяют сказать, что наряду с географической удаленностью от центра «город-склад» оказывается и на периферии социального. Жители остро ощущают неравенство в доступе к социальным и культурным практикам и инфраструктурам, которые ассоциируются с жизнью в большом городе. Транзитивность и переходность пространства «города-склада» структурирует социальные практики и жизненные сценарии его жителей, сообщая им переходный и временный характер. Соседство со складскими комплексами задает фрейм для восприятия жизни в районе как «склада для людей» – пространства, ключевая функция которого сводится к временному хранению физических тел на пути к «пункту назначения» – большому городу.

**Ключевые слова:** город-склад; постурбия; периферийные территории; новые районы; социальное пространство; социальное неравенство; социальная мобильность; утопия

во Всеволожском районе Ленинградской области. Глубинные интервью дополнены анализом вторичных данных. Исследование продолжает традицию изучения городских пространств, опирающегося на понимание города как «лаборатории под открытым небом», характерное для представителей Чикагской школы [Park & Burgess, 2019; Orcutt, 1996].

## Склад как пространство и метафора

В рамках настоящего исследования понятие склада используется в нескольких взаимодополняющих значениях. В прямом смысле «складской» аспект рассматриваемого формообразования указывает на размещение внутри или вблизи территории промышленных, часто логистических, зон. Город-склад «вырастает» из бывших или действующих промышленных зон, однако логика этого роста не идентична логике редевелопмента бывших индустриальных территорий, примером которой являются некоторые бывшие промышленные районы Москвы. В переносном смысле «склад» используется в настоящем исследовании в качестве ключевой теоретической метафоры. Склад – одновременно место хранения и движения – вещей, людей, смыслов и социальных отношений. Склад также представляет собой специфическую логику аккумуляции, дифференциации и стратификации, о которой речь пойдет ниже.

В этом отношении целесообразно рассмотреть рядоположенное понятию *склада* понятие *архива*. Помимо прямого значения этого слова, указывающего на физические или электронные места хранения информации, архив также представляет собой особую логику структурирования и упорядочивания – таким образом, архив играет ключевую роль в производстве и воспроизводстве властных отношений и социального порядка. Ошибочно представлять архив как простое собрание следов прошлого. Строго говоря, архивированные следы перестают быть лишь следами, становясь элементами некоторого порядка. Отсюда важная функция архива – в организации и реорганизации архивного материала. Организуя материал, прежде существовавший в виде несвязных следов и обломков, архив играет одну из ключевых ролей в производстве нового типа современного субъекта [Fritsche, 2005]. Жак Деррида усматривает корни архива в древнегреческой политике, для которой архив – одновременно место хранения государственных бумаг и домашнее пространство архонта, обладающего исключительным правом на хранение и толкование этих документов [Derrida & Prenowitz, 1995]. Таким образом, архив принадлежит к классу объектов, которые можно определить как центры (и, следовало бы добавить, порядки) интерпретации [Osborne, 1999].

Отношение к городу как объекту исследования для представителей различных национальных школ городского планирования, опиравшихся в анализе на исторические материалы, выстраивалось именно как отношение к архиву. Исторические исследования городского пространства, предпринимавшиеся как в итальянской, так и в британской и немецкой школах городского планирования, можно рассматривать как попытку своеобразной архивации города – иными словами, работы по упорядочиванию разбросанных в пространстве следов прошлого и исторических наслоений. Выявление логики, определяющей появление, сохранение и наслоение этих следов, в свою очередь, обеспечивает право<sup>1</sup> городского планировщика на переход в интерпретации от описания к оценочному суждению [Larkham, 2006]. Город

**Цитирование:** Коломина, К., & Старовойтенко, А. (2025). Нескладное пространство: феномен города-склада на границе крупного города. *Городские исследования и практики*, 10(4), 74–91. <https://doi.org/10.17323/usp104202574-91>

1. Или, по крайней мере, некоторое основание на такое преимущественное право претендовать. Обсуждение роли и «веса» экспертности при принятии решений об облике городского пространства выходит далеко за пределы рассмотрения настоящего исследования.

(ре)конструируется как своего рода архив, исследователь – как толкующий его архонт.

На первый взгляд, архив и склад объединяют многие ключевые характеристики: подобно архиву, склад также является местом хранения и способом упорядочивания. Различие в характере хранимых на складах и в архивах объектов, строго говоря, не является существенным: архив, в принципе, мог бы содержать не только документы и исторические источники, а склад – не только товары. Принципиальным, однако, является отличие в характере и целях хранения и упорядочивания. Архивация претендует на перманентность: источники, попадающие в архив, остаются там как бы навсегда. Правда, архив может быть уничтожен, а документы – подвергнуты кассации или, наоборот, актуализированы в каноне. Однако сам статус архивной документации сообщает им некоторую степень темпоральной устойчивости, пусть даже в форме пассивного запоминания или избирательного забвения [Ассман, 2019]. Нахождение же вещи на складе имеет принципиально *временный* характер: уже само ее присутствие там подразумевает, что рано или поздно она отправится в другое место, ее статус изменится. Логика архивации соотносится с логикой гомеостазирования и фиксации; логика складского хранения – с логикой физического распределения и подвижности.

В свою очередь, подвижность складской вещи, ее временный статус как объекта хранения и даже сам порядок распределения объектов на складе управляется краткосрочными циклами аккумуляции экономической прибыли. Необходимость поддерживать высокие темпы движения вещей в складском пространстве порождает совершенно особые порядки структурирования пространства. Характерной иллюстрацией такого порядка, максимизирующего скорость передвижения вещей, является кейс фулфилмент-центров Amazon, для которых была разработана система случайной аллокации мест хранения поступающих на склад вещей – таким образом обеспечивалось максимальное заполнение свободного пространства и существенно увеличивалась скорость сборки товаров [Vухbaum, 2019]. Тем самым ориентация на аккумуляцию капитала в краткосрочной перспективе оказывается решающей характеристикой склада как организующего порядка.

Приведенные выше замечания позволяют задаться вопросом о содержательном

наполнении понятия «город-склад». В свою очередь, дать определение города-склада означает (ре)конструировать город как склад. Мы укажем здесь несколько теоретически значимых характеристик, следующих из подобного конструирования.

Во-первых, город-склад – пространство принципиально временное и переходное. Временным оно является и с точки зрения изменчивости физического облика, и пространственного наполнения, и присваивающего его социального пространства, выражающегося в резидентных практиках и стратегиях населяющих город-склад жителей. Территория, изначально служившая временным хранилищем ресурсов, становится зоной качественного роста для крупных городов. В разрезе городской морфологии это может проявляться в «отчуждении» элементов окраинного пояса в виде природных, промышленных и сельскохозяйственных земель, которые переоборудуются в жилые районы, культурные центры или коммерческие зоны. Подобные переходные пространства формируют новые связи и возможности для жизни в большом городе, становясь частью его расширения и преобразования.

Переходный (транзитный) характер города-склада находит свое отражение и в субъективном, сенсорном опыте переживания городского пространства. Доминантами городского мультисенсорного ландшафта в городе-складе становятся транзитные потоки (шоссе, железные дороги) и масштабные промышленные объекты. Эти заведомо функциональные технические зоны, редко нарушающие регулярности повседневного опыта в мегаполисе, в пространстве города-склада приобретают особую выпуклость. Масштабные автомобильные развязки и огороженные высокими заборами промышленные и складские зоны создают разрывы в ритмах повседневности городских жителей, в результате чего последняя оказывается фрагментирована.

Следствием переходного характера города-склада, во-вторых, становится специфический темпоральный режим, конституируемый краткосрочными циклами аккумуляции капитала. Следуя различению форм капитала у Пьера Бурдьё [Бурдьё, 2005], аккумулируется как экономический (прибыль застройщика от продажи квартир в новостройках, обретение недвижимости жителями, возможность претендовать на ряд льгот), так и культурный, социальный и в некоторой степени символический

капитал (статус областного жителя, доступ к рынку образования и труда близлежащего мегаполиса, социальные связи с жителями большого города и т.д.).

Важной характеристикой выступает также промежуточность пространства: склада – между поставщиком и конечным потребителем, города-склада – между загородной зоной и большим городом. Промежуточность можно понимать и в социальном смысле: в траекториях географической мобильности жителей город-склад становится временным пристанищем между исходным пунктом проживания и точкой прибытия в виде большого города. Например, студент, снимающий недорогое жилье в этом районе, может рассматривать его лишь как временное место жительства: тем самым это пространство представляет собой для него не более чем необходимый этап на пути к более стабильному и долгосрочному жилью в крупном городе [Raahauge, 2008]. Для жителей город-склад оказывается локацией сугубо утилитарной, не подразумевающей укоренение<sup>2</sup>. В то же время переходный характер города-склада можно рассматривать и в разрезе лиминальности, где ключевое значение приобретает формирование городского опыта и практик посредством серии обрядов перехода [ван Геннеп, 1989]. Здесь жители приобщаются к новым социальным отношениям, развивают навыки взаимодействия и адаптации в городской среде – иными словами, происходит первичная аккумуляция специфически городского социального и культурного капитала. Город-склад, таким образом, становится отправной точкой для изучения и освоения городской культуры.

В пространственном аспекте города-склада юридический статус территории не имеет значения – это может быть как район / часть района крупного города, так и отдельная административная единица, к примеру районный центр. Не является существенным также статус городского образования: город-склад как особая пространственная форма может возникать на территории, с административно-территориальной точки зрения приравненной к сельской.

Территория города-склада выступает местом проживания большого количества индивидов в отдаленном районе от центра города рядом с логистическими объектами.

2. Это, конечно, не означает, что укоренение в пространстве города-склада невозможно в принципе. Данное суждение имеет теоретический характер и указывает на свойство города-склада как идеального типа, конструируемого в настоящей статье.

В упрощенной и «идеальной» модели Манна [Mann, 1965] территория города-склада осталась бы в районах обслуживания и проживания среднего и ниже среднего городских классов, оставаясь исключенной из модели города как такового.

Важно упомянуть и ряд ограничений нашего подхода. В контексте настоящего исследования мы рассматриваем город-склад, строго говоря, не в качестве особого морфотипа и ограничиваясь лишь российским контекстом – таким образом, это явление понимается нами в пространственно относительном ключе. Возникновение этого формообразования чаще всего можно наблюдать на окраине или за пределами крупного города – иначе говоря, на территории, застройка которой преследовала цель удовлетворить спрос на жилье, финансово более доступное, нежели в административных пределах большого города. Город-склад, на наш взгляд, также является исторически релятивизированным феноменом, по-своему отражающим особенности постсоветского рынка недвижимости и градостроительного регулирования.

В следующих разделах мы попытаемся раскрыть каждое из приведенных выше положений. Однако город-склад, как и любой другой город, не существует в вакууме – ни географическом, ни социальном; это означает наряду с прочим, что и у этого временного, промежуточного образования есть своя история. С краткого историко-географического экскурса мы и начнем наше рассуждение.

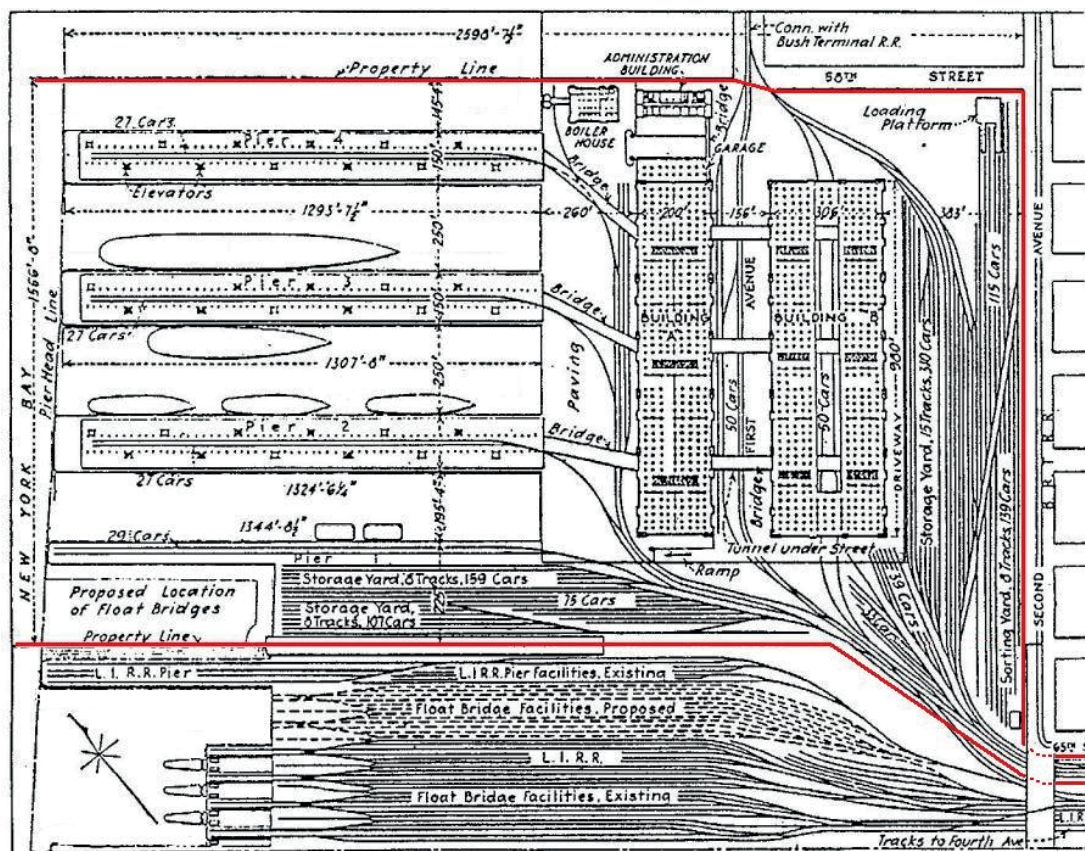
## Социально-географические истоки города-склада

В данной работе в пространственном аспекте под городом-складом подразумевается территория жилой застройки, (1) расположенная за границами крупного города с населением от 1 млн человек, с которой соседствуют логистические зоны – распределительные центры ритейлеров и маркетплейсов, логистические парки, и (2) изолированная от основной застройки города физическими барьерами – железнодорожными путями, развязками и автомагистралями, крупными промышленными объектами.

В прямом смысле городом-складом можно назвать портовые и складские тер-

Рис. 1. Бруклинский армейский терминал, схема путей

Источник: <http://members.trainweb.com/bedt/milrr/bat.html>.  
© Philip M. Goldstein. Воспроизводится с согласия автора.



ритории, исторически возведенные для разгрузки и хранения товаров. Они представляли собой ангары, доки, железнодорожные подъезды для разгрузки и дома для рабочих. Городом-складом подобная территория называлась и потому, что рабочие складов и терминалов проживали там, где работали. Самым известным примером можно считать Бруклинский армейский терминал (Нью-Йорк, США), схема которого приведена ниже (рис. 1).

С развитием логистики и транспортной инфраструктуры склады все более удаляются от центров городов [Dablanc, Schorung, de Oliveira, Palacios-Argüello, de Oliveira & Yaghi, 2023] и чаще существуют в качестве автономных районов, в которые организован подвоз рабочих<sup>3</sup>. В пространстве крупного города приобретают большую популярность мини-склады сервисов доставки и удобного хранения личных вещей [Rai, 2023]. Однако крупные складские центры не теряют востребованности, эволюционируя в сложно устроенные многофункциональные распределительные (логистические) центры, поскольку для обеспечения оборотов на маркетплейсах

необходимо в три раза больше складских площадей, чем для уличной торговли и ритейла [Mclaughlin, 2022].

### Город-склад в морфотипическом разрезе: окраинные пояса и город-сад

С точки зрения городской формы город-склад может рассматриваться в рамках нескольких распространенных морфотипических подходов. Мы предполагаем, однако, что некоторые выделенные выше значимые характеристики города-склада попадают в «слепую зону» этих подходов. Ниже мы подробнее рассмотрим несколько из них, включая теорию окраинного пояса и концепцию города-сада.

Теория окраинных поясов (*urban fringe belt*) описывает территории, возникшие как внутри, так и за пределами границ города, которые формировали внешнюю полосу расселения по отношению к центральному району, укрепительным сооружениям или физическим природным/антропогенным границам города [Логунова, 2018]. В качестве территорий окраинных

3. Примером такой автономной логистической зоны является распределительный центр маркетплейса Wildberries, расположенный близ деревни Коледино в городском округе Подольск Московской области, один из крупнейших складских комплексов в России.

поясов изначально рассматривались коммунально-складские, садовые и природные структуры, а также крупные общественные учреждения, обладающие хаотичной улично-дорожной сетью и морфологическими параметрами, превосходящими по размерам и масштабу городскую жилую застройку [Whitehand, 1988; Thomas, 1990].

Понятие окраинного пояса было предложено М. Р. Г. Конзеном в 1960-х годах для описания логики процесса эволюции городского пространства. По словам британского урбаниста Майкла Барка, концепция окраинных поясов рассматривалась Конзеном как способ упорядочивания сложности и вариативности эволюции городских пространств [Barke, 1990].

Несколько иную модель окраинного пояса предлагает Джереми Уайтхэнд, связывающий формирование окраинных поясов со сменяющимися друг друга циклами подъемов и спадов на рынке недвижимости. Наследуя Конзену, Уайтхэнд оперирует базовым разделением типов землепользования на жилое и институциональное. Именно последнее представляет собой типичное наполнение окраинного пояса. Предполагается, что удаленность от центра города сопряжена с меньшими издержками для институционального землепользования, чем для жилого. В период роста рынка недвижимости, которому сопутствуют высокие цены на землю и строительство, городская окраина вероятнее окажется «колонизирована» жилой застройкой; в период спада и, соответственно, более низких цен институциональные формы землепользования оказываются более конкурентоспособными, занимая окраину города и формируя окраинный пояс [Barke, 1990].

Окраинные пояса, таким образом, можно охарактеризовать как органическое явление: с точки зрения городского планирования и управления их появление оказывается как бы незапланированным. Окраинные пояса часто фрагментарны, что проявляется как на макроуровне, когда планировочные структуры представляют обширные массивы озеленения, промышленных однотипных объектов или территориальных образований, так и на микроуровне, когда жилая застройка оказывается оторванной от ближайших культурных или природных территорий, разделенных ма-

гистралью, заборами или иными непроходимыми барьерами.

Логично предположить, что город-склад возникает на месте окраинных поясов в результате роста городской агломерации и «перепрыгивания» жилой застройки за линию фиксации. С точки зрения аналитической схемы формирования окраинных поясов Барка, появление города-склада может представлять собой результат абсорбции внешнего окраинного пояса, сопровождавшейся «смертью» или «миграцией» изначального использования территории – процесс, называемый Барком *отчуждением окраинного пояса* [Barke, 2018].

Важно указать на некоторые ограничения теории окраинных поясов в контексте анализа города-склада. Во-первых, теория окраинного пояса изначально разрабатывалась для объяснения феноменов иной исторической протяженности. Конзен, формулируя идею окраинного пояса, опирался на собственные эмпирические исследования старых британских городов возрастом 500 лет и более. По-видимому, именно это обстоятельство находит отражение в его идее «линии фиксации», архетипическим выражением которой становится средневековая городская стена. Возраст рассматриваемых Конзеном городов, богатство их исторической эволюции отражается и в самой метафоре пояса, которая имплицитно подразумевает концентрическую модель городского пространства<sup>4</sup>. Остается открытым вопрос, насколько концепция, разработанная для объяснения эволюции старых городов, применима для объяснения формирования на окраинной территории крупной агломерации нового городского образования.

Во-вторых, теория окраинного пояса анализирует эволюцию окраинных поясов, исходя из реалий рыночной экономики – важнейшее допущение этой модели. В своих эмпирических исследованиях Уайтхэнд опирается на неоклассическую экономическую теорию (в частности, модели Алонсо и Тюнена), что отражается в его расчетах; схожие расчеты с рядом дополняющих поправок на размеры города мы находим также у Барка [Barke, 1990]. Между тем возникновение города-склада наследует принципиально иной реальности советской плановой экономики и централизованного городского планирования, что существенно усложняет анализ и ставит

4. Заметим также, что концентрическая модель городского пространства использовалась не только в социальной географии: представители Чикагской школы также активно задействовали метафоры концентрических кругов и поясов в своих работах о городе [Barke, Ünlü & Oliveira, 2018].

под вопрос применимость неоклассических моделей конкуренции между различными типами землепользования. Мы полагаем, что анализ города-склада как результата эволюции форм землепользования невозможен без учета наследия советского централизованного планирования.

В связи с этим обратимся к иной модели городского пространства, в которой на первый план выходит не конкуренция между автономными экономическими агентами, а комплексное планирование территории «сверху-вниз». Такова модель города-сада, предложенная в конце XIX века британским городским планировщиком Эбенезером Говардом, поначалу с энтузиазмом принятая, а затем решительно отвергнутая в советском градостроительстве. Для этого обратимся к обсуждению концепции города-сада, ее рождения и умирания в советском контексте, проанализированных Марком Мееровичем.

Говард рассматривал город-сад как новое территориальное образование, расположенное вне границ существующего города и сочетающее некоторые черты как сельского, так и городского образа жизни. Вынесение города-сада за пределы существующего города неслучайно и было напрямую связано с жилищным вопросом, составлявшим одну из наиболее острых проблем для европейских городов рубежа XIX–XX веков, включая Россию. Говард полагал, что решение жилищной проблемы за счет территории существующих городов невозможно ввиду завышенных цен на уже существующую жилплощадь, выкуп и перестройка которой для населения стали бы непосильны. Таким образом, вынесение нового городского образования за черту существующего города было не в последнюю очередь стратегическим решением, направленным на существенное снижение этих расходов [Меерович, 2007]. Кроме того, возведение города на «пустом месте» открывало возможности для централизованного планирования всех важнейших параметров нового образования: от нормирования участков до комплексного сооружения обслуживающей инфраструктуры и инженерных коммуникаций.

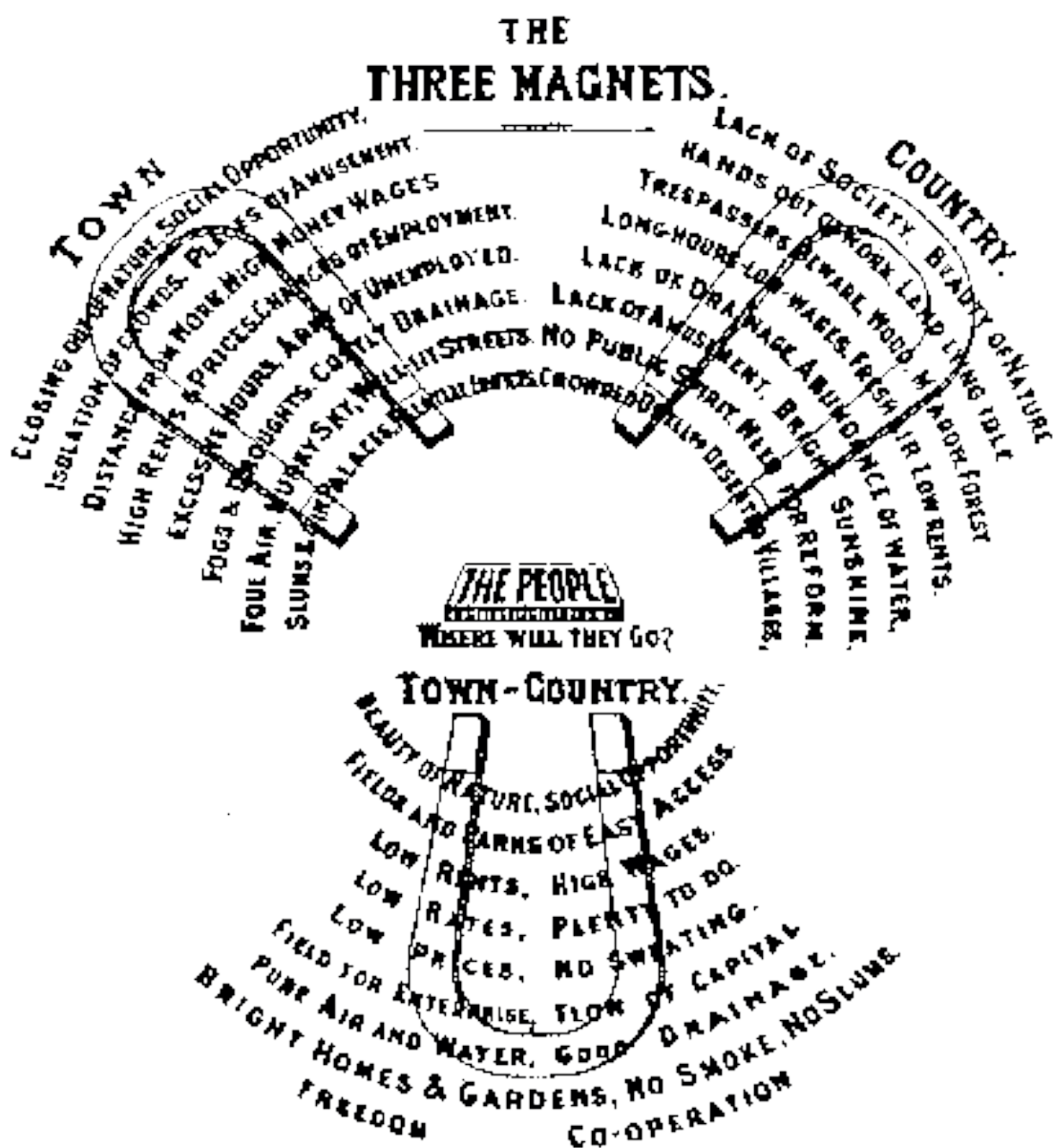
Однако центральным пунктом концепции Говарда были не собственно архитектурно-планировочные решения, а ее социальная инновативность. Город-сад мыслился как самоуправляемое пространство, организованное по принципам свободного и открытого членства в жилищном товариществе, коллективной собственности на землю и недвижимость и обще-

ственного характера управления [Меерович, 2007]. Тем самым город-сад представлял собой не только новацию в сфере городского планирования, но и утопическое видение социального пространства будущего. Таким образом, в концепции Говарда сочетались две, на первый взгляд, противоположные тенденции: централизованность планирования пространства «сверху-вниз», с одной стороны, и эгалитаристская идея самоуправления и владения землей жителями города-сада – с другой.

Рецепция идеи города-сада в дореволюционной и Советской России имеет довольно сложную траекторию, проходя от почти всеобщего одобрения и активной имплементации «на местах» до тотального неприятия. Причины последнего, согласно Мееровичу, следует усматривать в первую очередь в отрицании советской властью самой возможности индивидуального жилья с вытекающими из него последствиями в виде сохранения института частной собственности и автономии частного образа жизни [Меерович, 2007]. Уже к середине 1920-х годов концепция города-сада встречает резкую критику со стороны государственных органов и советского градостроительного сообщества, деятельность по основанию новых поселков по говардовскому образцу постепенно сходит на нет. Их сменяет строительство рабочих поселков-коммун, в которые заселяются представители самых различных социальных слоев, объединенные общей занятостью на близлежащем предприятии. По замыслу советских архитекторов рабочего поселка, общий труд должен сопровождаться и общим бытом: лишь таким образом возможно «искоренить остатки буржуазного сознания».

В своем анализе перехода советского градостроительства от модели города-сада к рабочему поселку Меерович делает особый акцент на принципиальных различиях между этими двумя видениями города будущего. Эти различия имеют в первую очередь социологический характер, поскольку в их фундаменте лежат различные утопические представления о социальном. Мы, однако, считаем необходимым подчеркнуть сходства этих моделей. Город-сад задумывался Говардом как самодовлеющая территориальная единица, «самостоятельный замкнутый жилой организм стабильных размеров со стабильным по численности населением» [Меерович, 2007]. В известной диаграмме (рис. 2) «город-деревня» представляется как один

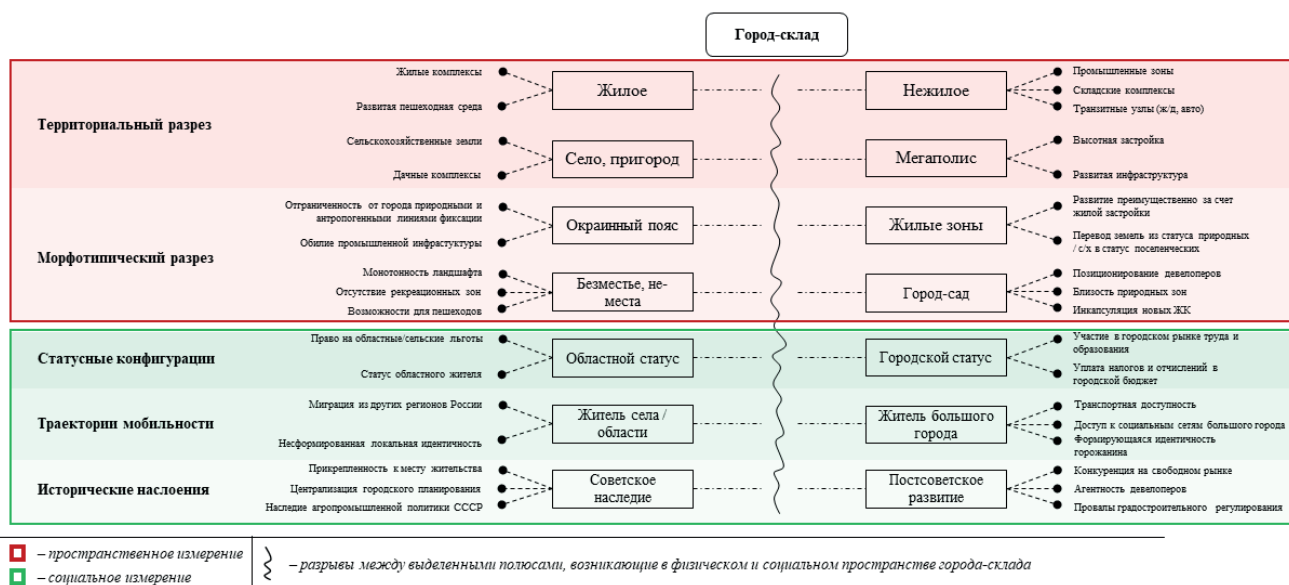
Рис. 2. Диаграмма «трех магнитов» Э. Говарда  
 Источник: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Howard-three-magnets.png>.



из трех «магнитов», самостоятельный центр тяготения как городского, так и сельского населения.

Если город-сад по задумке Говарда должен «притягивать» автономных жителей города и села, то население рабочего поселка административно прикрепляется к собственному месту жительства. Гравитационным центром в пространственном разрезе здесь становится градообразующее предприятие, вокруг которого и возводится рабочий поселок; в социальном и политическом — государство. Оба подхода концептуально предполагают возведение полноценного города с нуля и «на пустом месте»; в обоих случаях историческая и эволюционная преемственность по отношению как к большому городу, так и к селу отступает на второй план или вовсе не имеет значения.

Концепция города-склада, напротив, описывает такие пространства, которые не вписываются в логику централизованного вертикального планирования. По этой же причине подобные образования не могут возникнуть полностью с нуля; не является город-склад и вполне «самостоятельным замкнутым жилым организмом». Однако преемственность между этими моделями все же сохраняется в виде ряда «реликтовых» наслоений, через которые советское наследие по-прежнему дает о себе знать в реальности постсоциалистического города. Одним из таких слоев является сохраняющийся в остаточной форме институт прикрепления, задающий конфигурацию статусов и привилегий населяющих город-склад жителей. Вторым — отсутствие «местного» населения в строгом смысле слова: подав-



**Рис. 3. Пространственные и социальные эффекты города-склада**

Источник: составлено авторами.

ляющее большинство жителей города-склада являются приезжими из различных регионов страны, для которых жилье в городе-складе становится своеобразным «перевалочным пунктом» на пути в пункт назначения – большой город. Принципиальная разница тем не менее в том, все эти наслоения в городе-складе приобретают свойства промежуточности и переходности: именно в этом мы усматриваем его ключевую особенность как специфической формы городского пространства.

Мы видим, что город-склад концептуально существует в некотором промежуточном пространстве, осциллируя между двумя полюсами рассмотренных теорий городского пространства. Его морфотипические и эволюционные особенности нельзя вполне описать с помощью аппарата теории окраинного пояса; не вписывается он и в логику централизованно спланированных, самодостаточных пространств советского рабочего поселка и гвардианского города-сада. Ключевыми здесь оказываются категории переходности и промежуточности, играющие решающую роль и в самой метафоре склада. В обобщенном виде промежуточную, переходную позицию города-склада, выражающуюся в нескольких социальных и пространственных аспектах, можно представить в виде диаграммы (рис. 3).

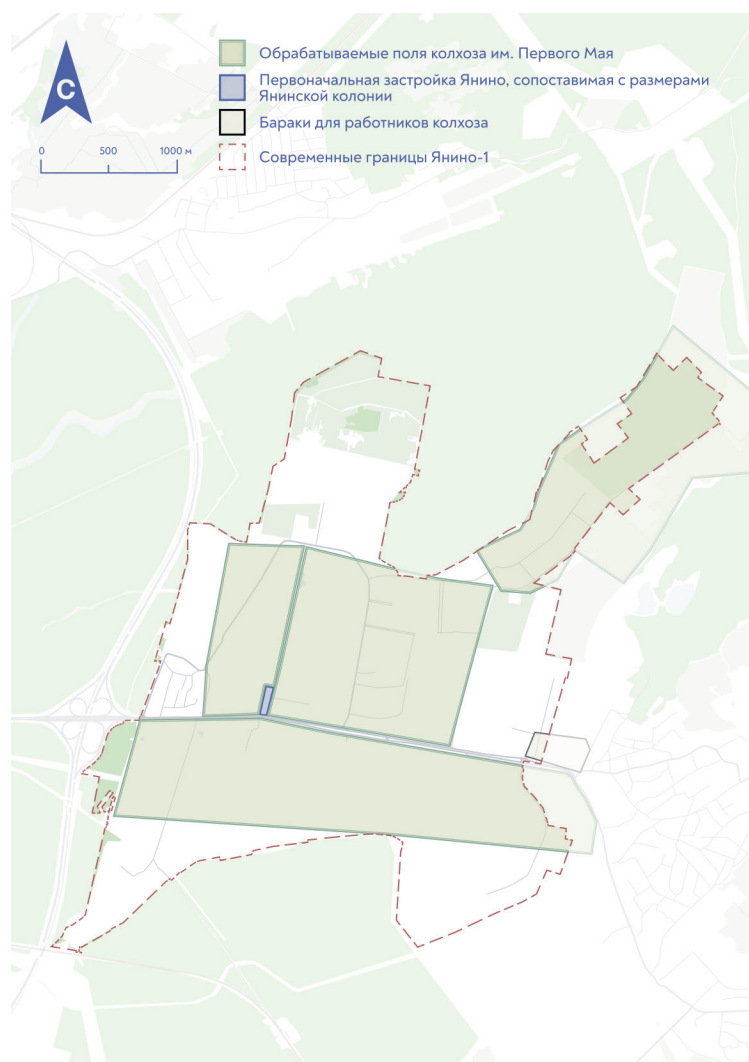
Постараемся теперь продемонстрировать эти особенности на примере реального кейса – городского поселка Янино-1.

### Методология исследования

Исследование города-склада в Янино-1 проходило в несколько этапов. Изначально

территория изучалась в рамках социологического проекта, целью которого было выявление факторов социальной мобильности жителей крупных городов. В рамках данного исследования было проведено восемь глубинных интервью с жителями района Янино-1. Выборка происходила методом снежного кома [Браймен, 2007], поскольку первоначальной целью исследования было описание многообразия факторов социальной мобильности для дальнейшего конструирования исследовательского инструментария. Структура гайда охватывала биографическую информацию об информанте, подробности воспитания в семье, учебу в школе, хобби и период взросления, а также подробно фокусировалась на опытах географической мобильности, их масштабах, произошедших в результате переезда изменений. Третий блок интервью был посвящен Янино-1: восприятию пространства, опыту проживания, повседневным практикам и характеристикам пространства поселка городского типа. Кроме того, на первом этапе было произведено полевое исследование территории с целью фиксации текущего состояния пространства: актуальных маршрутов, мест притяжения и т.д.

В соответствии с принципами герменевтики в качественном исследовании [Denzin, 2018] теоретическая концептуализация феномена, интерпретация сложившейся городской структуры в контексте актуальных градостроительных теорий и анализ эмпирического материала проходили циклично и параллельно. Анализ собранного эмпирического материала дополнялся ретроспективным анализом территории.



**Рис. 4. Картограмма исторического макрозонирования территории Янино-1 (по данным на 1960-е гг.)**  
 Источник: составлено авторами на основании данных OpenStreetMap и Retromap (<https://retromap.ru/>).

## Результаты исследования. Янино-1 как город-склад

Янино-1 – поселок городского типа, расположенный в 15 км к востоку от центра Санкт-Петербурга, Всеволожского муниципального округа [Лосин, Солодилов и Ляпунова, 2020]. Территория поселка была основана немецкими колонистами во второй половине XVIII века [Дизендорф, 2002]. В раннесоветский период на территории колонии был образован колхоз «Имени 1 Мая», 98% его жителей составляло немецкоязычное население. Во время Великой Отечественной войны жители колонии были депортированы, колхоз – упразднен, однако вскоре на его месте появляется совхоз «Выборгский». В послевоенное время территории колонии использовались для торфяных разработок, затем в качестве свиноводческого комплекса и, наконец, совхозных овощных плантаций. Приблизительно в 1960-е годы колония получила свое нынешнее назва-

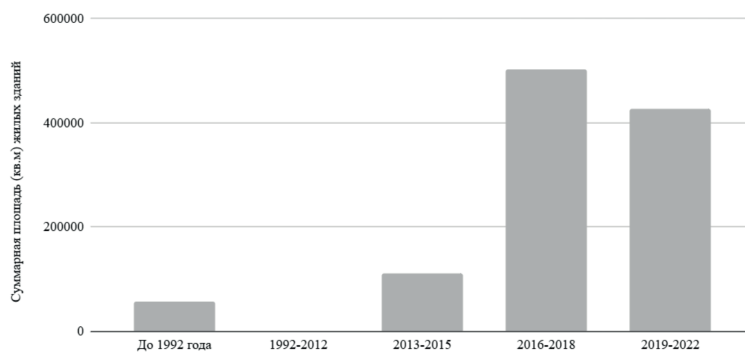
ние – Янино-1 [Заневское городское поселение, 2018]. К 1997 году в Янино-1 проживало около 5000 человек. В 2016 году деревня получает статус поселка городского типа.

В 2011 году в Янино открылся крупный логистический парк – сухой порт, который стал логистическим и транспортным объектом в масштабах региона. Параллельно с открытием порта впервые с 1992 года возобновилось жилищное строительство: в 2013 году было сдано 24 000 м<sup>2</sup> жилой недвижимости. Динамика жилищного строительства в поселке представлена на диаграмме (рис. 5).

Жилые районы, которые рассматриваются в данном исследовании, возведены на месте бывших томатных полей совхоза. По соседству с ними находятся небольшие районы индивидуальной застройки, дачи. Поселок с запада на восток разрезает автомагистраль регионального значения – Колтушское шоссе (на территории Янино-1 – ул. Шоссейная). К северу от магистрали расположено большинство жилых комплексов, к югу – промышленные зоны, включая логистический парк «Янино-1». При рассмотрении в мелком масштабе территория Янино-1 окружена Ржевским лесопарком, однако в более крупном масштабе в непосредственной близости к жилой застройке находятся бывшие поля янинского совхоза, создавая иллюзию соседства с природным массивом (рис. 6).

Территорию Янино можно рассматривать как городскую сельскую местность (*urban countryside*) [Bedini & Bronzini, 2016], для которой характерна формальная или функциональная неопределенность с характерной высокой степенью эксплуатации земель несельскохозяйственными видами деятельности. Это связано в первую очередь с высокими темпами жилищного строительства, наблюдающимися в Янино на протяжении последнего десятилетия. В середине 2000-х – начале 2010-х годов был произведен перевод земельного фонда из земель сельскохозяйственного назначения в земли жилой застройки по инициативе застройщиков, что позволило компаниям возвести более 1 млн м<sup>2</sup> жилья [Соболева и Соболев, 2009]. Само строительство высотных многоквартирных жилых комплексов стало возможно из-за отсутствия долгосрочного и целостного планирования у муниципалитета. Кроме того, значительное влияние на рынок недвижимости поселка оказала программа сельской ипо-

Суммарная площадь жилой застройки по годам ввода в эксплуатацию



**Рис. 5. Площадь жилой застройки, возведенной в различные периоды в Янино-1**

Источник:

составлено авторами по данным сайта «Реформа ЖКХ» (<https://dom.mingkh.ru/leningradskaya-oblast/yanino-1/houses?page=2>).

теки, введенная в России с 2020 года, в которую вошло Янино-1<sup>5</sup>.

Таким образом, возникновение города-склада, которое мы прослеживаем на примере Янино-1, сопровождал целый ряд «рамочных» условий как макроэкономического, так и административного и регуляторного характера. Эти условия едва ли можно считать вполне объясняющими появление рассматриваемого феномена – скорее, речь идет о взаимоналожении нескольких факторов, влияние которых не всегда носило вполне линейный характер.

Само же появление города-склада в Янино-1 происходило весьма стремительно. Согласно данным региональной службы статистики, за 14 лет, прошедших с момента открытия логистического центра, численность населения поселка увеличилась с 4500 человек в 2010 году до 24 115 в 2025 году, причем лишь за последний год – почти на 3000 человек [Петростат, 2025].

Существенный прирост населения Янино-1 за счет покупателей жилья связан с рядом обстоятельств, спровоцировавших рост интереса к этому району. Основная мотивация к покупке – это финансовая доступность недвижимости по сравнению с жильем эквивалентных параметров в административных пределах города.

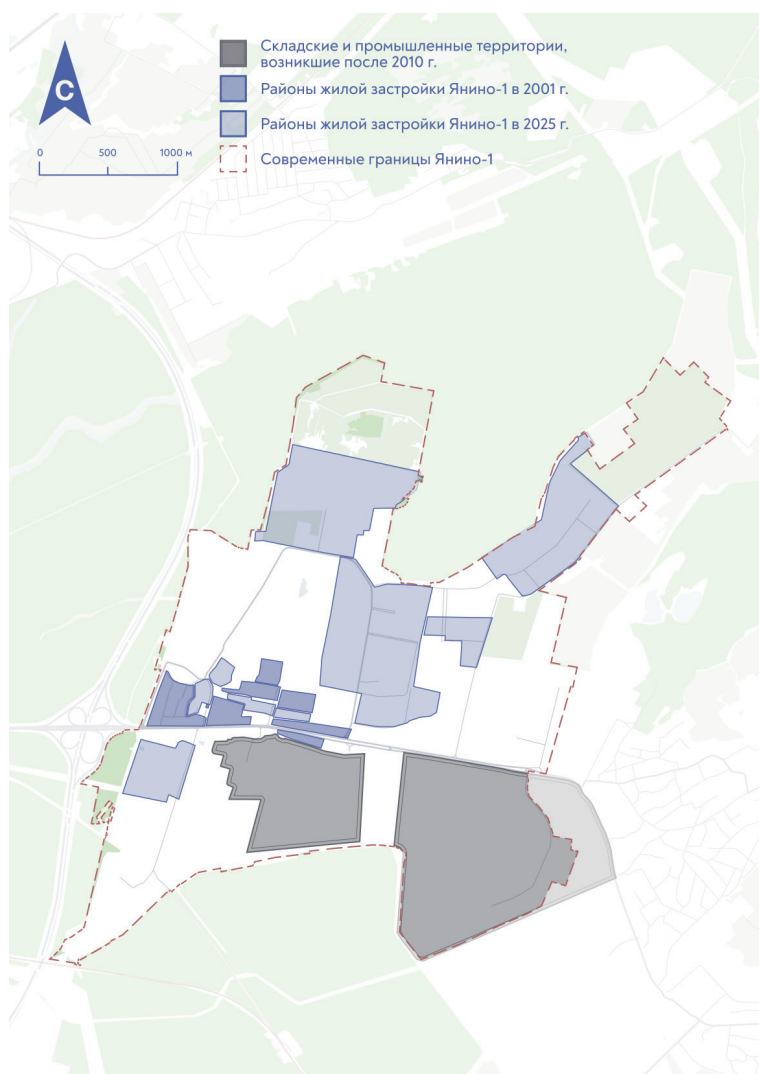
Часто приобретаемое жилье – первое в биографии участника или его первая недвижимость на территории Санкт-Петербургской агломерации. К привлекательной цене самой недвижимости добавлялись соображения доступной стоимости коммунальных услуг и сравнительно меньшего уровня других сопутствующих расходов (в том числе ремонта и содержания квартиры). Вторая причина – разнообразные планировки и большие размеры квартир

по сравнению с фондом массовой застройки советского периода. Отдельную роль при выборе локации проживания играл и семейный статус: информанты, выбиравшие квартиру для семейного проживания, рассматривали комфорт жилья как более приоритетный критерий по сравнению с качеством городской среды и транспортной доступностью центра города.

Легко заметить, что в случае Янино-1 возникновение города-склада не вписывается в исторический паттерн появления жилых пространств вокруг промышленных и логистических территорий. Если в Бруклине резидентные зоны для рабочих возводились централизованно и в рамках индустриализации этой территории, то в случае Янино-1 жилое и промышленное строительство проходило параллельно, накладываясь друг на друга и не являясь частью единого проекта развития территории.

Возникновение города-склада на территории Янино-1 стало возможно не в последнюю очередь в результате «провалов» регулирования градостроительной деятельности. Отсутствие систематического регулирования и планирования привело к хаотичной застройке и отсутствию разработанных правил землепользования и застройки территории к моменту получения Янино-1 статуса поселка городского типа. Жилая застройка Янино-1 осуществлялась на бывших сельскохозяйственных землях – земельных участках, полученных местными жителями в ходе приватизации земельных активов янинского совхоза, что было частой практикой в 1990-е годы [Фадеева, Быстров, Збаницкий и Шелудков, 2021]. Половину площади деревни составляли пустующие земельные участки в частной собственности бывших сотрудников колхоза. Эти земли были выкуплены у жителей в начале 2000-х годов, о чем в 2008 году говорит в интервью журналу «Пригород» руководитель компании-девелопера «Ленстройтрест» Александр Лелин: «Наш участок [территория, где ныне расположены ЖК “Янила Кантри” и “Янила Драйв”] окружает немало свободной территории, развитие которой существенно повлияет на наш проект. Мы даже рассматривали возможность приобретения некоторых из этих участков, но это пока земли сельхозназначения, в то время как наша территория уже переведена в статус земель поселений. В ноябре прошлого года обширные площади вокруг нашего

5. Программа сельской ипотеки первые месяцы действовала и на территории Янино-1. В апреле 2020 г. поселок был вычеркнут из списка территорий, на которые распространяются льготные условия [Черенева, 2020].



**Рис. 6. Картохема макрозонирования территории Янино-1**

Источник: составлено авторами на основании данных OpenStreetMap и Retromap (<https://retromap.ru/>).

участка приобрела московская компания «СУ-155». Они купили у собственников около 100 га» [Синочкин, 2008].

Как было отмечено выше, появление новых жилых комплексов в Янино-1 сопровождалось стремительным ростом численности населения. Подобно тому, как склады агрегируют товары от различных поставщиков, поселок стал собирательным местом для приезжих из разных регионов. В рамках настоящего исследования нашими информантами были родившиеся в Северо-Западном округе, в Уфе (Республика Башкортостан), Курской, Липецкой и Тульской областях. Фактически «местное» население в Янино-1 как таковое отсутствует: коренными жителями могут называть себя бывшие работники совхоза, поселившиеся на территории в советское время. «Жители все приезжие, стали коренными. Сначала приезжали в совхозы со всей России, потом к нам, чтобы работать в Санкт-Петербурге» (женщина, 38 лет).

В паттернах входящей миграции в город-склад отражаются не только индивидуаль-

ные, но и семейные резидентные стратегии: родители переселяются в Янино, после чего к ним подтягиваются их дети. И все же Янино – лишь промежуточный пункт в стратегии семейной географической мобильности. Недвижимость в городе-складе становится инструментом приближения к точке назначения – центру, большому городу: «Сначала мои родители переехали сюда, а позже я сам приехал из Череповца с женой в их квартиру, когда они купили себе двушку поближе к центру» (мужчина, 43 года).

Переходный, транзитный характер города-склада тем самым находит выражение в отношении жителей к городу-складу как месту жительства. Для информантов Янино-1 – одновременно и «дом», и «проходное пространство». Жители города-склада нередко живут в состоянии длящегося ожидания: дожидаясь накопления денег на новый первоначальный взнос, достижения совершеннолетия ребенка, строительства и улучшения инфраструктуры на территории, вхождения территории в административные границы крупного города. Среди участников исследования большинство купили или снимают квартиру в Янино-1, чтобы «закрепиться» в большом городе: их планы на будущее не связаны с местом проживания и ориентированы на Санкт-Петербург, в который они стремятся переехать. Подобно тому, как Янино находится «между Россией и Санкт-Петербургом», его жители оказываются в «промежутке» между родным регионом и пунктом назначения – большим городом. «[Говоря об образе Янино-1, поселок и жилой комплекс воспринимается как] проходной формат между Россией и Санкт-Петербургом» (женщина, 32 года).

Наконец, переходность пространства Янино-1 дает о себе знать также в опыте сенсорного переживания пространства его жителями. В визуальном ландшафте жилого района отсутствуют какие-либо точки притяжения: возводимые в жилых комплексах многоэтажные здания едва отличаются друг от друга, выдаваясь лишь своей высотой, позволяющей заметить их с автомагистрали. Однообразный внешний вид складских и логистических пространств также увеличивает монотонность ландшафта [Jones, 2024], потому что они представляют собой ангары и масштабные здания, отделанные вентфасадом и самыми простыми материалами. Среда города-склада подчас оказывается прямо враждебна населяющим его жителям. Происходит своего рода «геттоизация» пространства [Wirth, 2023], в рамках которой жители ока-

зываются физически изолированными на территориях своих жилых комплексов. Вполне безопасное передвижение в Янино возможно практически только в пределах дворов. Как только заканчивается территория ЖК, начинаются дороги, обочины, строительные вагончики, ангары и автомастерские. *«Приехав в первый раз в Янино, мы не могли понять, где именно наш жилой комплекс. Вдоль Шоссейной много автосервисов, производств, непонятных контор. Это удобно для тех, кто едет по КАДу»* (женщина, 38 лет).

Возможности свободного передвижения между частями территории Янино-1, а также между самим поселком и Петербургом на практике оказываются затруднены целым рядом физических препятствий: жилые комплексы оторваны от большого города многоуровневыми, часто перегруженными развязками Кольцевой автодороги, а также инфраструктурными объектами, преодолеть которые пешком порой не представляется возможным. *«Когда смотрели по картам, казалось, что будем жить почти в пределах КАДа... Когда приезжали смотреть квартиру – тоже быстро доехали, но оказалось, что это без пробок, а теперь выезд на КАД может занимать 30–40 минут»* (мужчина, 26 лет).

## Дискуссия

Опыт Янино-1 и некоторых других городских поселков, опоясывающих Санкт-Петербург<sup>6</sup>, показывает, что город-склад формируется в относительной близости к сильнейшему экономическому, социальному и культурному «магниту» мегаполиса. В связи с этим остается вопрос, возможна ли консолидация подобной территории в качестве самостоятельного и самодостаточного «жилого организма» и как могла бы выглядеть градостроительная политика, направленная на комплексное развитие такой территории. В рамках советской политики по строительству рабочих поселков проблема самостоятельности территории решалась за счет существования градообразующего предприятия, имевшего определяющее значение для всех сфер жизни нового образования, но в первую очередь создававшего для всего города рабочие места. В случае Янино-1 формирование в поселке полноценного «градообразующего» предприятия едва ли представляется возможным: единственным более или менее крупным работода-

телем на территории является сухой грузовой порт, создавший лишь 300 рабочих мест [Курьер-медиа, 2021], в то время как уже в 2008 году было запланировано введение объемов жилья на 10 000 жителей. Таким образом, перспективы дальнейшего развития территории городов-складов оказываются весьма туманными.

Развивая дискуссию о городе-складе как своеобразной социально-пространственной форме, мы предполагаем, что в процессе эволюции его территория принимает три возможные формы в зависимости от синхронизации градостроительной и социальной политики по его интеграции в крупный город.

Во-первых, город-склад может в более или менее долгосрочной перспективе сохранять свойства промежуточного и временного пространства, выступая в качестве первичного плацдарма для географической мобильности внутренних мигрантов, желающих обосноваться в мегаполисе. Для такого сценария характерна высокая сменяемость состава населения при практическом отсутствии «местных» жителей. Вопрос о том, означает ли это окончательную социальную «лиминализацию» территории и его превращение в город арендаторов, требует дополнительно изучения.

Во-вторых, город-склад заведомо является резервом для роста и развития городских территорий, особенно для городов, обладающих четкими линиями фиксации, такими как кольцевые и объездные автодороги. Интеграция территории в пространство крупного города за счет развития транспортной, социальной и досуговой инфраструктуры потенциально трансформирует пространство города-склада в жилой район в составе крупного города и обеспечивает доступ территории к капиталам большого города (не в последнюю очередь в форме несопоставимо более объемного городского бюджета).

В-третьих, в отсутствие системного и долгосрочного планирования территория города-склада может приобрести форму сегрегированного пространства, последствиями которой становится исключенность населения из экономических потоков и социальных сетей как мегаполиса, так и близлежащих областных городов. Наблюдаемый в Янино-1 стремительный рост населения в значительной степени подпитывается трудовой миграцией из области и других ре-

6. В Ленинградской области ряд проявлений города-склада можно проследить, например, в случаях г. Шушары, Тельмановского городского поселения и др.

гионов; ее результатом становится жилищный бум на рынке недвижимости поселка, который в настоящий момент и переживает эта территория. Предметом дальнейших исследований может быть выяснение, какой эффект на последующее развитие территории, подобной Янино-1, может иметь охлаждение экономики и спад на рынке жилья.<sup>7</sup> Так, в условиях практического отсутствия стимулов для инвестиций в формы землепользования, отличные от высотной жилой застройки, под вопросом оказываются перспективы развития на территории Янино и за ее пределами полноценного окраинного пояса – будь то внешний пояс агломерации или «собственный» окраинный пояс нового города. Потенциальной альтернативой представляется усугубление как пространственной, так и социальной сегрегации, в результате – возникновение дополнительных барьеров для взаимодействия с окружающими городами и поселками, ухудшение качества жизни жителей и ограниченные возможности для какого-либо социального и экономического продвижения.

Исходя из представленных выше форм, мы можем предположить четыре сценария «преодоления» жителями переходного, промежуточного состояния, которым характеризуется проживание в городе-складе. Эти сценарии также дают повод предложить несколько направлений будущих исследований, которые представляются нам перспективными.

*Первый сценарий:* проживание носит заведомо временный характер, целью в средне- и долгосрочной перспективе становится переезд из района в большой город. Город-склад становится временным пристанищем для внутренних мигрантов, которые стремятся продать недвижимость, снять или купить свою квартиру ближе к центру. В особенности этот сценарий, предположительно, характерен для молодых, мобильных людей, не имеющих детей. Исследование взаимосвязи паттернов географической и социальной мобильности нынешних жителей города-склада, в особенности в средне- и долгосрочной перспективе, могло бы уточнить жизнеспособность подобной стратегии как для самих жителей, так и для развития пространства. Особый интерес представляют в этой связи случаи несостоявшейся мобильности,<sup>8</sup> поднимающие вопрос о возможности

подлинного «присвоения» города-склада как «своего» места и укоренения в нем.

*Второй сценарий:* стремление горожан улучшить среду города-склада и инициировать создание социальной и культурной инфраструктуры через низовые движения – инициативные группы, которые ведут общественную активность от всей территории. В Янино-1 обнаружить подобные движения не удалось, однако жители активно обсуждают возможность создания таких объединений. Дальнейшее исследование механизмов их возникновения (или, напротив, затухания подобных инициатив) в городах с практически отсутствующим культурным наследием и рекреационной инфраструктурой представляет интерес с точки зрения условий и возможности формирования локальной идентичности в подобных пространствах.

*Третий сценарий:* стремление к административным преобразованиям и изменению административного статуса территории, в первую очередь – вхождения в состав крупного города. В ситуации дефицита капитала (экономического, социального, культурного), достаточного для осуществления переезда в большой город, можно предположить, что жители стремятся получить прописку в мегаполисе и сопряженные с ним статусы в результате переопределения административно-территориальных границ самого мегаполиса. Изучение распространенности такого запроса среди жителей и детальное рассмотрение стоящих за ним мотиваций могло бы быть отправной точкой для более нюансированного обсуждения того, что значит становиться, быть и оставаться городским жителем в реалиях ускоряющегося расползания крупных агломераций.

*Четвертый сценарий:* адаптация к существующим условиям и выстраивание повседневности в месте проживания, в том числе поиск работы близ места жительства. Промышленное наполнение города-склада оказывается в этом случае потенциальной точкой роста и окном возможностей. Расположенные в непосредственной близости от жилых комплексов компании-операторы промышленных зон предлагают заработную плату, сопоставимую с работой в городском офисе. Потенциально сценарий предполагает формирование «действительных» городов-

7. Перспективным в данном случае оказывается и неоклассический подход теории окраинных поясов в версии Уайтхэнда и Барка.

8. Концепция несостоявшейся мобильности во взаимосвязи с зеркальным для нее понятием социального воспроизводства в социологическом ключе разрабатывается Ю. Б. Епихиной. Мы благодарны ей за эту интуицию.

складов, направленных на обслуживание логистических территорий, неявно переключаясь с логикой формирования советских рабочих поселков с собственными центрами притяжения в виде градообразующих предприятий. В какой степени такой сценарий реализуем и жизнеспособен, могло бы прояснить более детальное исследование профессиональных траекторий жителей городов-складов в пересечении с пространственной локализацией их занятости – в частности, мотивов жителей, трудоустроенных в пределах своего поселка, оставаться на этой работе.

Исключительный интерес также представляет исследование специфических темпоральных режимов, возникающих в таких промежуточных пространствах в ситуации столкновения несовпадающих циклов аккумуляции капитала и горизонтов планирования у действующих в городе-складе агентов – застройщиков, покупателей/арендаторов недвижимости и операторов промышленных зон. Современные этнографические исследования, акцентирующие внимание на взаимосвязи социального времени и паттернов позднекапиталистических циклов накопления капитала [Bear, 2016] и социологические теории множественных идентичностей [Owens, Robinson & Smith-Lovin, 2010] дают для подобного исследования весьма плодотворную концептуальную почву.

Наконец, закономерным продолжением развития нашего исследования представляется изучение самих городов-складов в сравнительной перспективе, не в последнюю очередь – выявление региональной специфики их морфотипической эволюции и социальной мобильности их жителей. Опыт полевой работы авторов настоящего текста, хотя фрагментарный, дает основания утверждать, что подобные промежуточные формообразования не являются единичными. Полученные в нашем исследовании результаты позволяют предположить, что при сохранении существующей логики консолидации ресурсов вокруг крупнейших городов и агломераций пространства, подобные городу-складу, будут возникать со все большей регулярностью. И наконец, что их формирование указывает на некоторые более общие закономерности эволюции российских городов, происходящей на стыке все еще не вполне изжитого наследия советского градостроения, неолиберальной градостроительной реформы 2000-х годов [Волкова, 2024] и специфической ситуации постсоциалистического рынка недвижимости. В свою

очередь, внимание к морфотипическим нюансам возникающих городских форм в сопряжении с социологической оптикой открывает новые возможности для очерчивания многомерных траекторий мобильности в социальном пространстве постсоветской/современной России.

## Благодарности

Авторы статьи благодарят Анну Владимировну Стрельникову, Нату Волкову и Арсения Калашникова за помощь с подготовкой статьи и ценные комментарии, Марка Белова за оформление карт, НИУ «Высшая школа экономики» ВШЭ – за поддержку работы проектной группы «Городская повседневность на микроуровне» и Российский научный фонд – за поддержку проекта «Количественные и качественные изменения социальной структуры в постсоветский период» (грант № 24-18-00450), в рамках которого выполнено данное исследование. Отдельная благодарность участникам исследования, в частности, Ульяне И., редакторам выпуска, независимым рецензентам и всем причастным к подготовке номера.

## Источники

- Ассман, А. (2019). *Забвение истории – одержимость историей*. Москва: Новое литературное обозрение.
- Браймен, А. (2007). Интервью в качественных исследованиях 1. *Социология власти*, (4), 15–32.
- Бурдые, П. (2002). Формы капитала. *Экономическая социология*, 3(5), 60–74.
- Ван Геннеп, А. (1989). *Обряды перехода: систематическое изучение обрядов*. Москва: Восточная литература.
- Волкова, Н.А. (2024). Градостроительная реформа: (не)правовое регулирование в российских городах. *Социологическое обозрение*, 23(2), 11–38.
- Голубчиков, О.Ю., Махрова, А.Г., и Фелпс, Н.А. (2010a). Применение концепции «окраинного города» для анализа современных процессов урбанизации в РФ (на примере г. Химки). *Вестник Московского университета. Серия 5. География*, (3), 48–54.
- Голубчиков, О.Ю., Махрова, А.Г., и Фелпс, Н.А. (2010b). Современные процессы урбанизации в Подмоскovie: феномен «окраинного города». *Academica. Архитектура и строительство*, (4), 63–68.
- Григоричев, К.В. (2016). Многообразие пригорода: субурбанизация в сибирском регионе (случай Иркутска). *Городские исследования и практики*, 1(2), 7–23.
- Дизендорф, В.Ф. (сост.). (2002). *Немецкие населенные пункты в СССР до 1941 г.: География и население: Справочник*. Москва: Общественная академия наук российских немцев.
- Заневское городское поселение. (2018, 15 сентября). *Назад в прошлое: какими были Янино-1*

- и Суоранда. <https://www.zanevkaorg.ru/news/nazad-v-proshloe-kakimi-byili-yanino-1-i-suoranda/>.
- Курьер-медиа. (2021, 30 мая). В Янино открылся первый в стране сухой порт. Он занимает территорию в 50 га. <https://courier-media.com/obshhestvo/v-yanino-otkrylsya-pervyj-v-strane-suhoj-port-on-zanimaet-territoriyu-v-50-ga>.
- Логанова, Е.Н. (2018). Феномен городских окраинных поясов (на примере исследований в зарубежных странах). *Architecture and Modern Information Technologies*, 4(45), 353–366.
- Лосин, Л.А., Солодилов, В.В., и Ляпунова, Г.П. (2020). Административно-территориальные преобразования и формирование локальных центров расселения на территории Санкт-Петербургской городской агломерации. *Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития*, (2–3), 33–46.
- Меерович, М.Г. (2007). Рождение и смерть города-сада: действующие лица и мотивы убийства. *Вестник Евразии*, (1), 118–166.
- Петростат. (2025). Численность населения Ленинградской области в разрезе муниципальных образований по состоянию на 1 января 2025 года. <https://78.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/%D0%9B%D0%9E%20%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%20%D0%BD%D0%B0%2001.01.2025%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%9C%D0%9E%20.pdf>.
- Синочкин, Д. (2008, август). Я не хочу продавать жилье в Янино десять лет. *Пригород*. [https://vprigorode.ru/magazine/08\\_2008/ya\\_ne\\_khochu\\_prodat\\_zhilye\\_v\\_yanino\\_desyat\\_let/](https://vprigorode.ru/magazine/08_2008/ya_ne_khochu_prodat_zhilye_v_yanino_desyat_let/).
- Соболева, И.В., и Соболев, А.Л. (2009). Земельный рынок Санкт-Петербурга и Ленинградской области. *Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии*, (1), 56–66.
- Фадеева, О., Быстров, Е., Збаницкий, О., и Шелудков, А. (2021). *Родные земли: Очерки трансформации земельных отношений в России*. Москва: Фонд поддержки социальных исследований «Хамовники»; Common Place.
- Черенева, В. (2020, 13 мая). Как сельская ипотека «подняла» и «уронила» спрос на жилье в Ленобласти. *Российская газета – Санкт-Петербург*. <https://rg.ru/2020/05/13/reg-szfo/kak-selskaia-ipoteka-podniala-i-uronila-spros-na-zhile-v-lenoblasti.html>.
- Barke, M. (1990). Morphogenesis, fringe belts and urban size: An exploratory essay. In T.R. Slater (Ed.), *The built form of Western cities* (pp. 279–299). Leicester: Leicester University Press.
- Barke, M., Ünlü, T., & Oliveira, V. (2018, July 5–9). *A comparative study of Inner Fringe Belts Paper presentation. XXV International Seminar on Urban Form: Urban Form and Social Context: from traditions to newest demands, Krasnoyarsk, Russia*. [https://www.researchgate.net/publication/329894855\\_A\\_comparative\\_study\\_of\\_Inner\\_Fringe\\_Belts](https://www.researchgate.net/publication/329894855_A_comparative_study_of_Inner_Fringe_Belts).
- Bear, L. (2016). Time as technique. *Annual Review of Anthropology*, 45, 487–502.
- Bedini, M.A., & Bronzini, F. (2016). The new territories of urban planning: The issue of the fringe areas and settlement filaments. *Land Use Policy*, 57, 130–138.
- Buxbaum, P. (2019). Amazon's warehouses: The power of randomness. *American Journal of Transportation*. <https://www.ajot.com/premium/ajot-amazons-warehouses-the-power-of-randomness>.
- Dablanc, L., Schorung, M., de Oliveira, R., Palacios-Argüello, L., de Oliveira, L., & Yaghi, P. (2023). Locational patterns of warehouses in 78 cities around the world: A comparative meta-analysis (Report for Logistics City Chair). University Gustave Eiffel.
- Denzin, N.K. (2018). Performance, hermeneutics, interpretation. In U. Flick (Ed.), *The SAGE handbook of qualitative data collection* (pp. 200–217). London: Sage.
- Derrida, J., & Prenowitz, E. (1995). Archive fever: A Freudian impression. *Diacritics*, 25(2), 9–63.
- Fritzsche, P. (2005). The archive. *History and Memory*, 17(1–2), 13–44.
- Jones, C. (2024). The triumph of the placeless. *Regional Studies*, 58(3), 654–667.
- Kling, R., Olin, S., & Poster, M. (Eds.). (1991). *Postsuburban California: The transformation of postwar Orange County since World War II*. Berkeley: University of California Press.
- Larkham, P.J. (2006). The study of urban form in Great Britain. *Urban Morphology*, 10(2), 117–141.
- Mann, P.H. (1965). *An approach to urban sociology*. London: Routledge.
- McLaughlin, M. (2022, October 19–21). *The value of place: Logistics real estate and urban freight* [Conference presentation]. Metrans International Urban Freight Conference, Long Beach, CA, United States. [https://www.metrans.org/assets/upload/2022\\_prologis%20keynote%20inu-f-0.pdf](https://www.metrans.org/assets/upload/2022_prologis%20keynote%20inu-f-0.pdf).
- Orcutt, J.D. (1996). Teaching in the social laboratory and the mission of SSSP: Some lessons from the Chicago School. *Social Problems*, 43(3), 235–245.
- Osborne, T. (1999). The ordinariness of the archive. *History of the Human Sciences*, 12(2), 51–64.
- Owens, T.J., Robinson, D.T., & Smith-Lovin, L. (2010). Three faces of identity. *Annual Review of Sociology*, 36, 477–499.
- Park, R.E., & Burgess, E.W. (2019). *The city*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Phelps, N.A., Parsons, N., Ballas, D., & Dowling, A. (2006). *Post-suburban Europe: Planning and politics at the margins of Europe's capital cities*. London: Palgrave Macmillan.
- Raahauge, K.M. (2008). Transit space: No place is nowhere. *Knowledge, Technology and Policy*, 21(3), 125–130.
- Rai, H.B. (2023). Urban warehouses as good neighbors: Findings from a New York City case study. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 19, Article 100823.
- Thomas, D. (1990). The edge of the city. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 15(2), 131–138.
- Whitehand, J.W.R. (1988). Urban fringe belts: Development of an idea. *Planning Perspectives*, 3(1), 47–58.
- Wirth, L. (2023). *The ghetto*. London: Routledge.

## BETWEEN "THE FRINGE" AND "THE GARDEN": CONCEPTUALIZING "THE WAREHOUSE CITY" ON THE CITY EDGE

Kira N. Kolomina, senior laboratory-researcher, Institute of Sociology of the Russian Academy of Sciences (ISRAS), member of the project group «Urban Everyday Life at the Microlevel», HSE University; Moscow, Russian Federation. E-mail: k.kolomina15@gmail.com

Andrey D. Starovoytenko, junior research fellow, Institute of Sociology of the Russian Academy of Sciences (ISRAS), member of the project group «Urban Everyday Life at the Microlevel», HSE University; Moscow, Russian Federation. E-mail: andstar14@gmail.com

This article conceptualizes "the warehouse city" to describe residential areas characterized by three features: non-centrality (the space cannot be defined as a local, symbolic, or urban center), marked spatial isolation, and proximity to the key service and logistics hubs of the modern urban economy. The study focuses on residential areas located more than 20 km from the centers of major cities, adjacent to logistics zones such as retailer and marketplace warehouses, distribution centers, and logistics parks. This is examined through the case study of the urban-type settlement of Yanino-1 in Leningrad Region. The research reveals that, in addition to its geographical remoteness from the urban center, "the warehouse city" is also situated on the social periphery. Its residents experience unequal access to social and cultural practices and the infrastructure associated with metropolitan life. The transient and transitional nature of "the warehouse city" space structures the social practices and life trajectories of its residents, imparting a temporary and provisional character to them. The proximity to warehouse complexes frames the perception of life in the area as "a warehouse for people"—a space whose primary function is reduced to the temporary storage of physical bodies en route to their final destination: the major city.

**Keywords:** warehouse city; posturbanization; peripheral territories; new neighborhoods; warehouse districts; social space; social inequality; social mobility

**Citation:** Kolomina, K., & Starovoytenko, A. (2025). Between

"The Fringe" and "The Garden": Conceptualizing "The Warehouse City" on the City Edge. *Urban Studies and Practices*, 10(4), 74–91. <https://doi.org/10.17323/usp104202574-91>

### References

- Assman, A. (2019). *Zabvenie istorii – odezhi most' istoriey* [Forgetting history – obsession with history]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie.
- Barke, M. (1990). Morphogenesis, fringe belts and urban size: An exploratory essay. In T.R. Slater (Ed.), *The built form of Western cities* (pp. 279–299). Leicester: Leicester University Press.
- Barke, M., Ünlü, T., & Oliveira, V. (2018, July 5–9). *A comparative study of Inner Fringe Belts Paper presentation. XXV International Seminar on Urban Form: Urban Form and Social Context: from traditions to newest demands, Krasnoyarsk, Russia*. [https://www.researchgate.net/publication/329894855\\_A\\_comparative\\_study\\_of\\_Inner\\_Fringe\\_Belts](https://www.researchgate.net/publication/329894855_A_comparative_study_of_Inner_Fringe_Belts).
- Bear, L. (2016). Time as technique. *Annual Review of Anthropology*, 45, 487–502.
- Bedini, M.A., & Bronzini, F. (2016). The new territories of urban planning: The issue of the fringe areas and settlement filaments. *Land Use Policy*, 57, 130–138.
- Bourdieu, P. (2002). *Formy kapitala [The forms of capital]. Ekonomicheskaya sotsiologiya [Economic Sociology]*, 3(5), 60–74.
- Bryman, A. (2007). Interv'y u v kachestvennykh issledovaniyakh 1 [The interview in qualitative research 1]. *Sotsiologiya vlasti [Sociology of Power]*, (4), 15–32.
- Buxbaum, P. (2019). *Amazon's warehouses: The power of randomness. American Journal of Transportation*. <https://www.ajot.com/premium/ajot-amazons-warehouses-the-power-of-randomness>.
- Chereneva, V. (2020, May 13). *Kak sel'skaya ipoteka "podnyala" i "uronila" spros na zhil'e v Lenoblasti [How rural mortgages "raised" and "dropped" demand for housing in the Leningrad Oblast]. Rossiyskaya gazeta – Sankt-Peterburg*. <https://rg.ru/2020/05/13/reg-szfo/kak-sel-skaia-ipoteka-podniala-i-uronila-spros-na-zhile-v-lenoblasti.html>.
- Dablan, L., Schorung, M., de Oliveira, R., Palacios-Argüello, L., de Oliveira, L., & Yaghi, P. (2023). Locational patterns of warehouses in 78 cities around the

- world: A comparative meta-analysis (Report for Logistics City Chair). University Gustave Eiffel.
- Denzin, N.K. (2018). Performance, hermeneutics, interpretation. In U. Flick (Ed.), *The SAGE handbook of qualitative data collection* (pp. 200–217). London: Sage.
- Derrida, J., & Prenowitz, E. (1995). Archive fever: A Freudian impression. *Diacritics*, 25(2), 9–63.
- Dizendorf, V.F. (Comp.). (2002). *Nemetskie naselennye punkty v SSSR do 1941 g.: Geografiya i naselenie: Spravochnik [German settlements in the USSR before 1941: Geography and population: A handbook]*. Moscow: Obshchestvennaya akademiya nauk rossiyskikh nemtsev.
- Fadeeva, O., Bystrov, E., Zbanitskiy, O., & Sheludkov, A. (2021). *Rodnye zemli: Ocherki transformatsii zemel'nykh otnosheniy v Rossii [Native lands: Essays on the transformation of land relations in Russia]*. Moscow: Khamovniki Social Research Support Fund; Common Place.
- Fritzsche, P. (2005). The archive. *History and Memory*, 17(1–2), 13–44.
- Golubchikov, O. Yu., Makhrova, A.G., & Phelps, N.A. (2010a). *Primenenie kontseptsii "okrainnogo goroda" dlya analiza sovremennykh protsessov urbanizatsii v RF (na primere g. Khimki) [Applying the "edge city" concept to the analysis of modern urbanization processes in the Russian Federation (a case study of Khimki)]. Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 5. Geografiya [Moscow University Herald. Series 5. Geography]*, (3), 48–54.
- Golubchikov, O. Yu., Makhrova, A.G., & Phelps, N.A. (2010b). *Sovremennye protsessy urbanizatsii v Podmoskov'e: fenomen "okrainnogo goroda" [Modern urbanization processes in the Moscow region: The "edge city" phenomenon]. Academia. Arkhitektura i stroitel'stvo [Academia. Architecture and Construction]*, (4), 63–68.
- Grigoriev, K.V. (2016). *Mnogoobrazie prigoroda: suburbanizatsiya v sibirskom regione (sluchay Irkutska) [The diversity of the suburb: Suburbanization in the Siberian region (the case of Irkutsk)]. Gorodskie issledovaniya i praktiki [Urban Studies and Practices]*, 1(2), 7–23.
- Jones, C. (2024). The triumph of the placeless. *Regional Studies*, 58(3), 654–667.
- Kling, R., Olin, S., & Poster, M. (Eds.). (1991). *Postsuburban*

- California: The transformation of postwar Orange County since World War II. Berkeley: University of California Press.
- Kur'er-media. (2021, May 30). *V Yanino otkrylsya pervyy v strane sukhoy port. On zanimaet territoriyu v 50 ga* [The country's first dry port opened in Yanino. It occupies a territory of 50 hectares]. <https://courier-media.com/obshhestvo/v-yanino-otkrylsya-pervyj-v-strane-suhoy-port-on-zanimaet-territoriyu-v-50-ga>.
- Larkham, P.J. (2006). The study of urban form in Great Britain. *Urban Morphology*, 10(2), 117-141.
- Loginova, E.N. (2018). Fenomen gorodskikh okrainnykh pojasov (na primere issledovaniy v zarubezhnykh stranakh) [The phenomenon of urban fringe belts (on the example of research in foreign countries)]. *Architecture and Modern Information Technologies*, 4(45), 353-366.
- Losin, L.A., Solodilov, V.V., & Lyapunova, G.P. (2020). *Administrativno-territorial'nye preobrazovaniya i formirovaniye lokal'nykh tsentrov rasseleniya na territorii Sankt-Peterburgskoy gorodskoy aglomeratsii* [Administrative-territorial transformations and the formation of local settlement centers in the St. Petersburg urban agglomeration]. *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya* [Economy of the North-West: problems and prospects], (2-3), 33-46.
- Mann, P.H. (1965). *An approach to urban sociology*. London: Routledge.
- McLaughlin, M. (2022, October 19-21). *The value of place: Logistics real estate and urban freight* [Conference presentation]. Metrans International Urban Freight Conference, Long Beach, CA, United States. [https://www.metrans.org/assets/upload/2022\\_prologis%20key-note%20inuf-0.pdf](https://www.metrans.org/assets/upload/2022_prologis%20key-note%20inuf-0.pdf).
- Meerovich, M.G. (2007). Rozhdenie i smert' goroda-sada: deystvuyushchie litsa i motivy ubiystva [The birth and death of the garden city: Actors and motives for murder]. *Vestnik Eurazii* [Herald of Eurasia], (1), 118-166.
- Orcutt, J.D. (1996). Teaching in the social laboratory and the mission of SSSP: Some lessons from the Chicago School. *Social Problems*, 43(3), 235-245.
- Osborne, T. (1999). The ordinariness of the archive. *History of the Human Sciences*, 12(2), 51-64.
- Owens, T.J., Robinson, D.T., & Smith-Lovin, L. (2010). Three faces of identity. *Annual Review of Sociology*, 36, 477-499.
- Park, R.E., & Burgess, E.W. (2019). *The city*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Petrostat. (2025). *Chislennost' naseleniya Leningradskoy oblasti v razreze munitsipal'nykh obrazovaniy po sostoyaniyu na 1 yanvarya 2025 goda Population of the Leningrad Oblast by municipalities as of January 1, 2025*. <https://78.rosstat.gov.ru/storage/media-bank/%D0%9B%D0%9E%D1%87%D0%B8%D1%81%D0%BB%20%D0%BD%D0%B0%2001.01.2025%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%9C%D0%9E%20.pdf>.
- Phelps, N.A., Parsons, N., Ballas, D., & Dowling, A. (2006). *Post-suburban Europe: Planning and politics at the margins of Europe's capital cities*. London: Palgrave Macmillan.
- Raahauge, K.M. (2008). Transit space: No place is nowhere. *Knowledge, Technology and Policy*, 21(3), 125-130.
- Rai, H.B. (2023). Urban warehouses as good neighbors: Findings from a New York City case study. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 19, Article 100823.
- Sinochkin, D. (2008, August). Ya ne khochu prodavat' zhil'e v Yanino desyat' let [I don't want to sell housing in Yanino for ten years]. *Prigorod* [Suburb]. [https://vprigorode.ru/magazine/08\\_2008/ya\\_ne\\_khochu\\_prodat\\_zhilye\\_v\\_yanino\\_desyat\\_let/](https://vprigorode.ru/magazine/08_2008/ya_ne_khochu_prodat_zhilye_v_yanino_desyat_let/).
- Soboleva, I.V., & Sobolev, A.L. (2009). *Zemel'nyy rynek Sankt-Peterburga i Leningradskoy oblasti* [The land market of St. Petersburg and the Leningrad Oblast]. *Teoriya i praktika servisa: ekonomika, sotsial'naya sfera, tekhnologii* [Theory and Practice of Service: economy, social sphere, technology], (1), 56-66.
- Thomas, D. (1990). The edge of the city. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 15(2), 131-138.
- Van Gennep, A. (1989). *Obryady perekhoda: sistematischeskoe izucheniye obryadov* [The rites of passage: A systematic study of rites]. Moscow: Vostochnaya literatura.
- Volkova, N.A. (2024). *Gradostroitel'naya reforma: (ne)pravovoe regulirovaniye v rossiyskikh gorodakh* [Urban planning reform: (Non)legal regulation in Russian cities]. *Sotsiologicheskoe obozrenie* [The Russian Sociological Review], 23(2), 11-38.
- Whitehand, J.W.R. (1988). Urban fringe belts: Development of an idea. *Planning Perspectives*, 3(1), 47-58.
- Wirth, L. (2023). *The ghetto*. London: Routledge.
- Zanevskoe gorodskoe poselenie. (2018, September 15). *Nazad v proshloe: kakimi byli Yanino-1 i Suoranda* [Back to the past: What Yanino-1 and Suoranda were like]. <https://www.zanevkaorg.ru/news/nazad-v-proshloe-kakimi-byili-yanino-1-i-suoranda/>.