

# Городские исследования и практики

ТОМ 9, № 3, 2024

Энвайронментализм и экокритицизм

Urban Studies and Practices  
Volume 9, issue 3, 2024  
Environmentalism and Ecocriticism

ISSN 2500-1604 (Print)  
ISSN 2542-0003 (Online)

ФАКУЛЬТЕТ  
ГОРОДСКОГО И  
РЕГИОНАЛЬНОГО  
РАЗВИТИЯ

Учредитель: НАЦИОНАЛЬНЫЙ  
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
«ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ»

Позиция редакции может не совпадать  
с мнением авторов.

Перепечатка материалов возможна  
только по согласованию с редакцией.

Журнал зарегистрирован  
21 июля 2016 г. Федеральной службой  
по надзору в сфере связи, информаци-  
онных технологий и массовых комму-  
никаций. Свидетельство о регистрации  
средства массовой информации  
ПИ № ФС 77-66568

Адрес редакции  
фактический: 101000, Москва,  
ул. Мясницкая, 13, стр. 4, оф. 416  
для переписки: 101000, Москва,  
ул. Мясницкая, 20  
тел.: +7 495 772-95-90 \* 12173  
e-mail: usp\_editorial@hse.ru

Адрес издателя  
и распространителя  
фактический: 117418, Москва,  
ул. Профсоюзная, д. 33, корп. 4,  
Издательский дом ВШЭ  
для переписки: 101000, Москва,  
ул. Мясницкая, 20, НИУ ВШЭ  
тел.: +7 495 772-95-90 \* 15298,  
e-mail: id@hse.ru

РИНЦ  
EBSCO  
КиберЛенинка  
Google Scholar  
East View

Формат 60×90/8. 10,5 уч.-изд. л.  
Тираж 300 экз. Заказ №  
Отпечатано в филиале «Чеховский  
печатный двор» ОАО «Первая образцовая  
типография», 142300, Московская обл.,  
г. Чехов, ул. Полиграфистов, 1

# Городские исследования и практики

ТОМ 9, №3, 2024

## Энвайронментализм и экокритицизм

### Редактор-составитель

А. А. Еременко (РГГУ, Российская Федерация)

### Главный редактор

В. В. Анашвили (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

### Заместитель главного редактора

Д. Р. Кодзокова (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

### Научные редакторы

В. Н. Данилов (МГУ им. М. В. Ломоносова, Российская Федерация)  
А. А. Смирнов (Издательство Института Гайдара, Российская Федерация)  
Р. А. Дохов (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

### Ответственный секретарь

А. А. Лаврик (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

### Редакционный совет

К. Э. Аксенов (СПбГУ, Институт наук о Земле, Российская Федерация)  
Р. Альтерман (Технион – Израильский технологический институт, Израиль)  
Е. В. Асс (МАРШ, Российская Федерация)  
Е. А. Ахмедова (СамГТУ, Российская Федерация)  
А. А. Белых (РАНХиГС, Российская Федерация)  
П. Бишоп (Университетский колледж Лондона, Великобритания)  
М. Я. Блинкин (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
Я. Брюкнер (Калифорнийский университет, США)  
А. Г. Вайтенс (СПбГАСУ, Российская Федерация)  
О. И. Вендина (ИГ РАН, Российская Федерация)  
К. В. Григоричев (ИГУ, Российская Федерация)  
Д. Н. Замятин (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
О. Н. Запорожец (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
Н. В. Зубаревич (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
И. Н. Ильина (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
М. И. Левин (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
И. Лонг (Университет Цинхуа, Китай)  
С. Лоу (Калифорнийский университет в Беркли, США)  
С. Д. Митягин (НИИПГ, Российская Федерация)  
Е. К. Михайленко (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
Ю. М. Моисеев (МАрХИ, Российская Федерация)  
Т. Г. Нефедова (Институт географии РАН, Российская Федерация)  
А. Н. Пилясов (Русское географическое общество, Российская Федерация)  
А. С. Пузанов (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
Б. А. Ревич (ИНП РАН, Российская Федерация)  
С. Б. Сиваев (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)  
П. Тиммс (Университет Лидса, Великобритания)  
Е. С. Фидря (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

Корректор Т. В. Редькина

Дизайн С. Д. Зиновьев

Обложка, верстка А. В. Меерсон

Фотография на обложке Андрей Федоров

© Национальный исследовательский университет  
«Высшая школа экономики», 2024

## Содержание

### ЭНВАЙРОНМЕНТАЛИЗМ И ЭКОКРИТИЦИЗМ

- 6 Вокруг энвайронментализма
- 8 **Александр Вилейкис, Полина Ханова**  
Что могло пойти не так: тревожность и городской дизайн
- 16 **Алёна Ерёмченко**  
Между городом и ландшафтом: энвайронментальное искусство, ленд-арт и «Коллективные действия»
- 30 **Юлий Асоян**  
О понятии «экология культуры»: история и современное состояние
- 42 **Екатерина Ляпкина**  
Экоорганизации в оптике энвайронментализма
- 52 **Сергей Бахтов**  
Философский постгуманизм и современные альтернативные погребальные практики
- 60 **Влада Волкова**  
От спасения себя к спасению деревьев: экологические представления и практики в раннем и современном буддизме
- ГОРОД В ДВИЖЕНИИ
- 67 **Владислав Величко**  
Сравнение безопасности наземных и подземных пешеходных переходов на примере города Москвы
- 78 **София Макаревич, Олег Янишевский**  
Оптимизация городской мобильности: потенциал и ограничения модели «мобильность как услуга»
- 95 **Электросамокаты: свобода перемещения или угроза безопасности?**  
Разговор с экспертами и представителями рынка

ISSN 2500-1604 (Print)  
ISSN 2542-0003 (Online)

**FACULTY OF  
URBAN AND  
REGIONAL  
DEVELOPMENT**

# Urban Studies and Practices

VOLUME 9, ISSUE 3, 2024

## Environmentalism and Ecocriticism

**Publisher:** HSE University

The editorial position does not necessarily reflect the authors views. The reproduction of materials without permission of the editorial office is prohibited.

The journal is registered July 21, 2016 in the Federal Service for Supervision in the Area of Telecom, Information Technologies and Mass Communications. Certificate of registration of mass media PI No. FS 77-66568

**Address:** National Research University  
Higher School of Economics  
20 Myasnitskaya Ulitsa, Moscow,  
101000, Russian Federation  
tel: +7 495 772-95-90\*12173  
e-mail: [usp\\_editorial@hse.ru](mailto:usp_editorial@hse.ru)

EBSCO  
CyberLeninka  
Google Scholar  
East View

### **Guest Issue Editor**

Alena Eremenko (RSUH, Russian Federation)

### **Editor-in-Chief**

Valery Anashvili (HSE University, Russian Federation)

### **Deputy editor-in-chief**

Diana Kodzokova (HSE University, Russian Federation)

### **Science Editors**

Vyacheslav Danilov (MSU, Russian Federation)

Ruslan Dokhov (HSE University, Russian Federation)

Artem Smirnov (Gaidar Institute Press, Russian Federation)

### **Executive Secretary**

Anna Lavrik (HSE University, Russian Federation)

### **Editorial Council**

Elena Akhmedova (Samara Polytech, Russian Federation)

Konstantin Aksenov (Institute of Earth Sciences, St.-Petersburg State University, Russian Federation)

Rachelle Alterman (Technion – Israel Institute of Technology, Israel)

EugeneASSE (March, Russian Federation)

Andrei Belykh (RANEPa, Russian Federation)

Peter Bishop (UCL, UK)

Michail Blinkin (HSE University, Russian Federation)

Jan Brueckner (University of California, USA)

Yefim Fidrya (HSE University, Russian Federation)

Konstantin Grigorichev (ISU, Russian Federation)

Irina Ilina (HSE University, Russian Federation)

Dmitry Zamyatin (HSE University, Russian Federation)

Oksana Zaporozhets (HSE University, Russian Federation)

Natalya Zubarevich (HSE University, Russian Federation)

Mark Levin (HSE University, Russian Federation)

Setha Low (University of California Berkley, USA)

Evgeny Mikhaylenko (HSE University, Russian Federation)

Sergey Mityagin (NIIPG, Russian Federation)

Yuriy Moiseev (MARKHI, Russian Federation)

Tatyana Nefedova (IGRAS, Russian Federation)

Alexander Puzanov (HSE University, Russian Federation)

Boris Revich (IEF RAS, Russian Federation)

Sergey Sivaev (HSE University, Russian Federation)

Paul Timms (University of Leeds, UK)

Andrey Vaitens (SPbGASU, Russian Federation)

Olga Vendina (IGRAS, Russian Federation)

**Proofreader** Tatyana Red'kina

**Design** Sergey Zinoviev

**Cover, Layout** Anastasia Meyerson

**Cover photo** Andrey Fedorov

© HSE University, 2024

## Table of Contents

### ENVIRONMENTALISM AND ECOCRITICISM

- 6 Perspectives on Environmentalism
- 8 **Alexander Vileykis, Polina Khanova**  
What Could Go Wrong: Anxiety and Urban Design
- 16 **Alena Eremenko**  
Between City and Landscape: Environmental Art, Land Art,  
and “Collective Actions”
- 30 **Yuliy Asoyan**  
On the Concept of “The Ecology of Culture”: History  
and Current State
- 42 **Ekaterina Lyapkina**  
Environmental Organizations through the Lens of Environmentalism
- 52 **Sergey Bakhtov**  
Philosophical Posthumanism and Contemporary Alternative  
Burial Practices
- 60 **Vlada Volkova**  
Environmental Views and Practices in Early and Modern Buddhism
- ### CITY IN MOTION
- 67 **Vladislav Velichko**  
A Comparison of the Safety of At-Grade Pedestrian Crossings  
and Underpasses in Moscow
- 78 **Sofiya Makarevich, Oleg Ianishevskii**  
Optimization of Urban Mobility: Potential and Limitations  
of the Mobility as a Service Model
- 95 Electric Scooters: Freedom of Movement or Safety Hazard?  
A Conversation with Experts and Industry Representatives

# Вокруг энвайронментализма

В фильме индийского режиссера Шаунака Сена *All That Breathes* (официальный перевод – «Всё, что дышит»<sup>1</sup>, 2022) мы наблюдаем за тем, как два брата находят пострадавших черных коршунов в районах Дели, выхаживают их, пока те не восстановятся и не улетят в свою среду – не в «дикую» природу, но на городскую свалку, которая стала для них местом добычи еды и новой «естественной» средой. Нью-Дели – второй по величине город в Индии, место сожителства разных языков, народностей, религиозных принадлежностей, каст. Режиссер Сен переносит внимание на еще одних жителей города – животных, которые, оказавшись не по своей воле в городе, научились использовать городскую среду как домашнюю<sup>2</sup>, образуя сети питания и кооперации друг с другом и с городским окружением. «Каждая форма жизни приспосабливается к городу», – говорит закадровый голос.

Порой кажется, что акцент режиссера неоправданно смещен с социальных и городских проблем на энвайронментальные, поскольку в то время, как в Дели происходят политический переворот и погромы с жертвами, братья беспокоятся о том, что дорога к их «клинике» разрушена, так что транспортировка птиц затруднена. Фильм не дает ответа, что движет братьями – отчужденный эскапизм, пацифистское сопротивление или же этика, заставляющая помочь более слабому, но такому же живому существу. Последний вариант заставляет вспомнить, что в начале любого города была необходимость кооперации и самозащиты – как от других народов, так и от еще доминировавшей в далекие времена природы, неизведанность которой рождала страх, преодолеваемый поэтическим воображением (мифы, волшебные сказки, национальные эпосы). С ростом городов, расширением торговли, развитием культуры и искусства природное оставалось где-то в стороне, на фоне, или как одомашненная ее часть в виде городских парков, ландшафтных запо-

ведников и особо охраняемых природных территорий. Чем подвижны люди, создающие эти места: сохранением здоровья людей в загрязненном воздухе города; опасением перед наступающими антропогенными ландшафтами, уничтожающими существующие экосистемы; эстетическими чувствами перед красотой естественных пейзажей? Пожалуй, все эти варианты целеполагания могут быть названы энвайронментальными, так как в центре их – понимание того, что всякое действие любого существа имеет пространственный эффект и неминуемо влияет на других живых существ. Энвайронментальное мышление характеризуется экологической чувствительностью, в понятии которой заложено отношение к окружающей среде как к дому – греческому οἶκος, лежащему в основе однокоренных понятий «экология» и «экономика». Чувствовать себя как дома означает, с одной стороны, быть сопричастным ему и всем его обитателям, а с другой – ощущать его уязвимость и свою ответственность перед ним.

Если начало энвайронментализма в 1960-х годах связывается с общественно-политическим действием в защиту окружающей среды (книга Рейчел Карсон «Безмолвная весна» вышла в свет в 1962 году<sup>3</sup>, основание «Римского клуба» состоялось в 1968-м и т.д.), а также отдельными тематическими исследованиями в рамках экономики, социологии и философии, то уже с 1970-х этот подход оформляется как полноценное исследовательское поле – «гуманитарные науки об окружающей среде» (*environmental humanities*). С 2010-х в связи с обновлением экологически важного знания и усугублением экологического кризиса энвайронментальный подход активно развивается и специфицируется, уходя от ограниченный понятия «экологическое», что выражается в оформлении новых научных журналов и исследовательских групп. Так, в 2008 году была создана Ассоциация энвайронментальных наук (*AESS, Association for Environmental Studies and Sciences*)

1. В оригинальном названии есть аллюзия на строку псалма 150 «All that breathes praise YAH! Praise YAH!» (Psalms 150:6 LSV). В русском синодальном переводе: «Всё дышащее да хвалит Господа! Аллилуия» (Пс 150:6). За эту подсказку благодарю Т.А. Дубянскую.

2. Менно Схилтхёзен в книге «Дарвин в городе» собрал случаи «одомашнивания» городского пространства животными – комары, живущие в подземке и питающиеся человеческой кровью, экосистемы зеленых участков в городе, поддающиеся описанию островных экосистем, дворовые вороны, настолько полновластно чувствующие себя в городе, что даже нападают на людей [Схилтхёзен, 2021]. Кроме такого урбоэкологического подхода активно разрабатываются критические исследования животных, например, об акторности животных наравне с людьми в городской среде ср.: [Wischermann, Steinbrecher, 2018; Holmberg, 2015].

3. Перевод на русский был сделан почти сразу, спустя три года после публикации американского оригинала [Карсон, 1965], но такого общественного резонанса, какой случился сначала в США, затем в Европе, в Советском Союзе эта книга не произвела, по всей видимости, из-за ограниченного к ней доступа.

и начато одноименное периодическое издание, в 2012 году был основан журнал *Environmental Humanities*, а в 2014-м – журнал *Resilience: A Journal of the Environmental Humanities*. Открытие новых публикационных пространств свидетельствует о росте актуальности энвайронментальной гуманитаристики как самостоятельной комплексной области исследований, не замкнутой в рамках отдельных базовых дисциплин. Номер журнала «Городские исследования и практики», который вы читаете, не является первой попыткой зафиксировать энвайронментальный научный дискурс в России (см., например, выпуск журнала *Versus* (№ 4, 2022), посвященный экокритицизму). В отечественной науке из гуманитарных дисциплин, работающих с энвайронментальной проблематикой, относительно развитыми являются энвайронментальная или экологическая история, в особенности советского периода (например, работа тюменской группы «Антропошкола»). Достаточно популярной оказалась в России так называемая нечеловеческая экология (*non-human ecology*) Тимоти Мортон в рамках большого поворота в сторону нечеловеческих онтологий (Филипп Дескола, Жан-Мари Шеффер, Бруно Латур, Эдуарду Вивейруш де Кастру, Эдуардо Кон, Анна Цзин, Джейн Беннет и др.). Однако по-прежнему энвайронментальные исследования в силу сложности термина и размытости методов и оптик остаются в положении необоснованного новояза и заменяются более привычными «экологическими» и «экокритическими» исследованиями. Нет и согласия в транскрипции термина, что рождает ситуацию удвоения исследовательского поля на тех, кто предпочитает писать «энвайронментализм», и на тех, кто предпочитает писать «инвайронментализм»<sup>4</sup>.

В этот номер включены статьи, которые на первый взгляд могут показаться далекими друг от друга по дисциплинарной принадлежности: экология культуры и организационная психология, исследования альтернативных похоронных практик и буддизма, искусствоведение и философская критика. То, что их объединяет, – это экологическая чувствительность, которая может быть увидена в интегральной оптике на разные человеческие практики, индивидуальные и коллективные, в городе и за его пределами.

Часть авторов представленных статей провели ряд научных мероприятий по тематике энвайронментализма: секция «Энвайронментализм, экокритицизм и экологические практики в современном мире» (Всероссийская научная конференция «Современные методы изучения культуры – XV», 8 апреля 2023 г., РГГУ), Международная научная конференция «Энвайронментализм и экокритицизм: множественность исследовательского опыта, различные языки и общность логики» (29–30 сентября

2023 г., РГГУ)<sup>5</sup>, секция «Энвайронментализм и экокритицизм: от заботы о “природе” к новой эпистемологии» (XXII Международная конференция молодых ученых «Векторы 2024» (18–21 апреля 2024 г., МВШСЭН). Этот номер журнала является своего рода промежуточным итогом нашей работы и приглашением для сотрудничества, критики и расширения исследовательского поля и научного языка с целью анализа современной жизни и современных проблем – в городе, в природе, в климате, в среде.

Алена Еременко



#### Источники

- Баньковская С. П. (1991) Инвайронментальная социология. Рига: Зинатне.
- Карсон Р. (1965) Безмолвная весна. М.: Прогресс.
- Схилтхёзен М. (2021) Дарвин в городе. Как эволюция продолжается в городских джунглях. М.: Бомбора.
- Holmberg T. (2015) *Urban Animals: Crowding in Zoocities*. London: Routledge.
- Versus. 2022. Т. 2. № 4. Режим доступа: <https://versus.eipub.ru/jour/issue/view/6/showToc>.
- Wischermann C., Steinbrecher A. (2018) *Animal History in the Modern City: Exploring Liminality*. London: Bloomsbury Academic.

4. Так, в едва ли не единственной монографии, посвященной социальным аспектам энвайронментализма, используется именно последний вариант написания [Баньковская, 1991].

5. Первые два мероприятия были проведены в рамках проекта РГГУ «Энвайронментализм и экокритицизм в гуманитарных науках» (конкурс «Студенческие проектные научные коллективы РГГУ»).

# Что могло пойти не так: тревожность и городской дизайн<sup>1</sup>

Александр Вилейкис,  
Полина Ханова

XX век оказался временем переосмысления человечеством отношений с природой. Промышленники 1910-х, наполняющие пустыни нефтедобывающими вышками, и экологические активисты 2010-х, захватывающие платформы в северных морях, не отличаются по своей форме отношений с природой: человек несет ответственность [Вилейкис, 2020], просто она принимает разные облики – эксплуатации и охранительства, которое суть эксплуатация, только в другой, отложенной и рафинированной форме («мы должны сохранить амурских тигров и коралловые рифы для того, чтобы ими могли любоваться наши внуки»). Жажда наживы сменилась патриархальной заботой. Ответственность – главное слово дискурса Просвещения – «взрослого» кантовского «выхода из состояния несовершеннолетия». Взрослый, совершеннолетний – ответственный хозяйствующий субъект, рачительно управляющий своим наследством: «И все же тип мещанина в высшей степени выражен в обоих [Канте и Робеспьере]: природа предназначила их к отвешиванию кофе и сахара» [Гейне, 1958, с. 97].

«Взрослый» человек Просвещения – уверенный в себе, не испытывающий тревоги и страха, побеждающий знанием<sup>2</sup>, рациональным планированием, анализом причин и следствий, взвешиванием выгод и рисков и в конечном итоге осознанием своей необходимости.

1. Статья подготовлена в рамках реализации грантового исследования Комитета науки Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан «Влияние урбанизации на радикализацию исламского фундаментализма на примере Алматы: угрозы и меры противодействия» (ИРН AP23489903).

2. Например, концепция «Страх убивает разум», вокруг которой выстроен культ Бене Гессерит в романе Фрэнка Герберта «Дюна» [Герберт, 2017].

**Вилейкис Александр Игоревич**, профессор, Евразийский институт экономико-правовых исследований, Университет Нархоз; директор комьюнити-центра, Казахстан, 050035, г. Алма-Ата, ул. Жандосова, 55.

E-mail: alexandro.vileykis@gmail.com  
**Ханова Полина Андреевна**, кандидат философских наук, ассистент кафедры онтологии и теории познания, философский факультет, Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова (МГУ), Российская Федерация, 119991, г. Москва, Ломоносовский пр-т, 27, корп. 4.  
E-mail: linakhanova@gmail.com

В данной статье исследуется влияние философии эпохи Просвещения на современные экологические концепции и городской дизайн. Авторы рассматривают, как идеи Просвещения способствовали формированию отношений человека с окружающей средой, начиная с эпохи барокко. Они подчеркивают, что Просвещение внесло значительный вклад в рационализацию и оптимизацию городского пространства, вытеснив тревожность и страхи.

Основное внимание уделяется тому, как философы XVIII века и их последователи закладывали фундамент для экологического сознания, приводя к переосмыслению взаимодействия человека с природой в XX веке. В тексте рассматривается концепт ответственности, сложившийся в эпоху Просвещения, и его влияние на современную экологическую повестку. Сравниваются различные исторические периоды, когда альтернативные модели взаимодействия с природой могли бы стать доминирующими, но в итоге уступили рациональному подходу Просвещения.

Исследование акцентирует внимание на изменениях в восприятии времени и пространства, возникших под влиянием Просвещения, и их значении для современного экологического дискурса и урбанистики.

**Ключевые слова:** Тимоти Мортон; Просвещение; тревожность; экология; городской дизайн; Роберт Курвиц; депрессия; окружающая среда; барокко; solarpunk; Жак Бодрийяр; городская среда; городское планирование; инфраструктура

**Цитирование:** Вилейкис А. И., Ханова П. А. (2024) Что могло пойти не так: тревожность и городской дизайн // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 8–15. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp9320248-15>



Отсюда и просвещенческий городской дизайн – рациональный, оптимизирующий, подчиняющий все логике эффективности и потребления, выбросивший тревогу на задворки разума.

## Интерлюдия. Просвещение

Идея медленного тления, того, что последние ночи уже наступили и мы смотрим на угольки человеческой цивилизации, невозможна в эпоху Просвещения. Апокалипсис, если он произойдет, не может быть растянут во времени – точка, находящаяся за пределами мыслимости. Просвещение создало вечное время – облик городов, который не изменится, здания, которые не могут обратиться в развалины, будущее, которое обязательно, непременно наступит. Просвещение – это христианство минус эсхатология. Даже картинки конца света, которые рисует порожденная Просвещением культура, предполагают одномоментный взрыв (войну, катаклизм), которые закончат человеческую историю, либо «оптимистичный» вариант, в котором она уже закончилась и теперь человечество возрождает новый мир на руинах прежнего.

Просвещение просвещает буквально – «эпоха Просвещения» совпадает с появлением централизованного городского освещения, когда факельщиков, сопровождающих в пути по ночному городу того, кто может себе их позволить, заменяет централизованная сеть фонарей, сперва масляных, затем газовых, затем электрических. Эта технология означает захват городского пространства светом – а пока он выполнен не до конца, все не подлежащее ему принимает имя «темных углов», в которых может скрываться преступник, нищий бродяга или поэт, но никак не должен оказываться добропорядочный буржуа [Beaumont, 2015].

Современное воображение о дизайне городской среды воспроизводит эту просвещенческую модель в режиме «педаль в пол»: оно предполагает собой воздушные цифровые формы, белые, зеркальные и зеленые поверхности. Города-сады реализуют утопические образы, почерпнутые уже не столько из проектов Ле Корбюзье или Томаса Мора, а из научной фантастики. Повседневный ужас городов киберпанка Гибсона [Гибсон, 2017] и Дика [Дик, 2016], где основным свойством среды является опасность, остался среди бесконечных киноремейков – теперь их место занял *solarpunk*, буквальный город Солнца и «солярных» технологий. Свет не привносится в город с помощью систем освещения – он становится элементом архитектуры, это город бесконечного дня. Здесь много зелени, много солнечного света и голубоватой воды. Развитие цифровых технологий, доступность информации и схожие образовательные тенденции приводят к унификации современных мегаполисов, странному эху колониально-имперского европейского проекта: как от Гоа до Куала-Лумпура в городских центрах можно непременно найти собор с барочной лепниной и об-

лаком путти, так и в современном мегаполисе обязательно должно быть белое здание с текучими формами и гигантскими полотнищами сплошного стекла. Но архитектура Захи Хадид – это не барокко, ее плавные изгибы не тревожат и не волнуют – они отсылают, скорее, к естественному колыханию купола медузы или стабильным орбитам космических тел. Современность добавляет важную черту подобного «однообразного» пространства – оно оккупирует образы будущего. 1990-е: Фукуяма пишет «Конец истории» [Фукуяма, 2004]. Города-генерики [Колхас, 2015], эффекты глобального города [Маккуайр, 2014] описаны тогда же. Лозунг современного «города будущего» – «будущее уже здесь»: таким образом, будущее перестает быть будущим, ждать нечего, тревожиться не о чем. Будущее не таит в себе опасностей, потому что повседневная жизнь корпоративного работника – человека, для которого строится город-сад, – движется по понятной траектории. Мир, в котором невозможно проиграть, где не случится радикальная катастрофа, каждый следующий день будет лучше предыдущего. «Вечное настоящее, застрявшее в повторяемости *gif*-изображения» [Рейнольдс, 2015]. Дизайн солнечных городов предполагает, что среда должна быть тотально безопасной. Здесь не должно быть острых углов, жестких линий, темных переулков. Дизайн среды впускает природу в себя, укутывая ее своими объятиями, делая прирученной частью мира. Важной частью концепции любого дизайна является отсутствие внешнего, опасного. Урбанисты замеряют уровень зеленых насаждений в каждом отдельном районе, город выстроен по принципу рекреационных зон – где больше зелени, там лучше. Дизайн города впускает в себя природу только как ресурс «повышения индекса благополучия» жителей: зеленые насаждения заполняют собой стены и крыши зданий и рекультивированные шоссе, но представляют собой только места для прогулок. Продуктивное двухстороннее отношение с природой, которое реально совмещало бы городской и природный порядки, предполагало бы включение в трофические отношения и биоценозы, полные обоюдной прекарности: угрозы голода (как в случае *urban farming*) и угрозы быть съеденным. Просвещенческий город предлагает исключительно прирученную, безопасную Природу (с большой буквы, в смысле Тимоти Мортон) и в этом смысле ничем принципиально не отличается от садов Версаля или английских парков (включая специально разводимых и предназначенных для охоты оленей).

Так было не всегда: есть как минимум три периода в истории европеизированной культуры, в каждом из которых возможно было «подорвать» традицию европейского Просвещения, сделать другую модель отношений «человек – среда» доминирующей. В нашей истории Просвещение неизменно побеждало, вымарывая память из учебников истории, как большевики стирали бывших товарищей с фотографий.

Данный текст попытается восстановить стертые фигуры, показав четыре точки, в которых Просвещение могло проиграть.

## Драма. XVII век

Предшественником европейского Просвещения была эпоха барокко – не похожая ни на более ранние, ни на поздние европейские эстетические традиции. Барокко – странный, мрачный, мистический период истории, сложный для понимания из современности. Восприятие периода барокко формировало ситуативные, случайные символические значения, которые собирались в моменте.

Обращаясь к работе Вальтера Беньямина «Происхождение немецкой барочной драмы» [Беньямин, 2002], можно на примере немецких театральные произведения описать суть европейского барокко. Ключевыми переменными являются воля случая и время, в качестве одного из действующих лиц – ситуация не predetermined изначально, а складывается *здесь-и-сейчас*, вместе с переменной героев и обстоятельств может привести к иному результату. Темпоральность, выступающая в качестве одного из персонажей, становится не внешним обстоятельством, но производимым изнутри. Барочные способы производства времени делали его видимым, заметным: объекты создавали темпоральность, время было вязким, движущимся, не абсолютной величиной.

Барокко идеализирует тревогу, она является операциональным состоянием мыслящего субъекта: неуверенность, ненадежность, нестабильность. Барочное представление существует в промежуточной точке отношения к Богу. С одной стороны, началось низвержение всемогущей сущности, которая целиком определяла жизнь и мораль смертных от начала до гибели и эпохой Просвещения, где место «пустого бога» заняла природа. Барокко не давало никаких гарантий, никакой стабильности – торжество вакуума, когда Бог еще не умер, но уже перестал контролировать окружающий порядок, а рациональность не стала единственной догмой, объясняющей все, кроме смутных страхов. *Horror vacui* [Law, 2011] – ужас вакуума, пустоты, что стабильная картина мира рискует обернуться обманом – был частью искусства и повседневной культуры периода барокко.

Обнаружить изнанку городской среды, выпадать из нормального миропорядка, испытать ощущение опустошенности – ночной кошмар современного жителя мегаполиса. Городская жизнь, выстроенная вокруг нескольких констант пространства-времени: календарей, часов, графиков движения автобусов и обязательного обеденного перерыва офисной работы, подразумевает только иллюзию плотности, потому что любой выход за рамки подталкивает к возможности выпадать в «складку» [Делез, 1997]. Барочная архитектура предполагала пустоты нормой, местом, которое невозможно исключить ни из искусства, ни из повседневности, ни из коллективного воображения. Барочные истории полнятся рассказами о по-

терявшихся и потерявших мир, заблудившихся и заплутавших, людях, у которых нет точки опоры.

Эпоха барокко связана с первым случаем теоретически эксплицированной экологической тревоги – Мэттью Хейл и Уильям Петти уже озабочены ростом населения и ограниченностью ресурсов, а уже в XVIII веке пишут Мальтус и Джон Стюарт Милль.

Продолжая рассуждения Гастона Башляра [Башляр, 2014] и Анри Лефевра [Лефевр, 2015], мы можем обратиться к понятию *дома*, которое является нулевой точкой для каждого человеческого субъекта. Место, из которого выстраиваются все отношения с окружающим миром, откуда можно начинать изменять и контролировать пространство. Обращаясь к различным психическим и феноменологическим опытам, исследователи указывают, как первоначальная территория формирует ощущение устойчивости и безопасности, которое впоследствии человек экстраполирует на большие масштабы, расширяя зону известного и подконтрольного.

Разделение на «свое» и «чужое» было продуктом неолитической революции и на тысячи лет определило отношения человека и пространства. Барокко стало исключением, когда чуждое, странное вошло в дома, поселилось в темных углах, сгустилось в дымоходах, скрылось за рамами картин и историй, звучащих под треск камина. Когда магия существовала и сопротивлялась как умирающей Церкви, так и зарождающейся Науке [Scribner, 1993]. Так не могло продолжаться долго – безопасный дом, лишенный жуткого чердака и странного подвала, должен унифицировать все доступное пространство на Земле, потому что постоянное существование в состоянии тревоги разъедает саму ткань повседневности, не давая сформироваться нормальности.

Исторически барокко проиграло. Эпоха Просвещения в науке и романтизм в искусстве положили конец нестабильной картине мира, поставив на опустошенное место «Бога» Природу. Европейская картина мира снова зафиксировалась на три сотни лет.

## Дизайн. 1970-е

Дизайн 1970-х годов выбивался из полной надежды и счастливого будущего картины мира, представляя мир не светлым и счастливым [Фишер, 2020]. Это последнее время, когда тревога была эксплицирована, легитимирована. Образы эпохи диско – размышления о потенциально опасном грядущем, но которое возможно прожить. Марк Фишер и Саймон Рейнолдс сокращаются, что «у нас отобрали будущее», но последний раз будущее существовало в качестве страха и тревоги, а не бесконечного комфорта и счастья.

Обращаясь к культуре и дизайну 1970-х, исследователи отмечают, что это реалистичный ремейк футуризма 1930-х, где вместо государства всеобщего благосостояния будущее предполагает постепенную деградацию, опустынивание, бедность и коллективную депрессию. В рваных, причудливых интерьерах 1970-х свет, в отличие от инструмента, который позво-

ляет экономить на искусственном освещении и наполняет пространство целиком, разрезается тенями, перестает быть функциональным. Тени перестают быть мусорным пространством, становясь нормальной частью городов. В отличие от современной городской среды, где все пространство должно быть осмысленным, города 1970-х позволяют переносить внимание на неудобные зоны, замечая, но еще не уничтожая их.

1970-е были последней точкой, где будущее радикально отличалось от прошлого и далеко не в лучшую сторону, – временем, когда история могла двигаться через различия, а постепенная деградация воспринималась как что-то нормальное и возможное.

## Устойчивость. Недалекое будущее

Современный экологический дискурс выстроен вокруг операционального термина *sustainability* [Harte, 1995], что не совсем корректно переводят на русский язык как «устойчивое развитие». Не совсем корректно, потому что *sustainability* не содержит в себе даже парадигмы развития, это просто поддержание – чего? Текущего курса развития? Это противоречит идее радикального изменения и переустройства социума ради достижения *sustainability*. Остается поддержание ради поддержания, бесконечная надежда без содержания, попытка удержать вместе несовместимые идеи – будущего как *будущего* и вечного настоящего, превращенного в самоцель.

В 1998 году Жак Бодрийяр писал:

Мы прыгаем в бездну регрессирующей истории, поддавшись ностальгии по пересмотренному и обновленному прошлому, и, поступая так, мы утрачиваем представление о будущем. Именно поэтому несколько лет назад я пришел к выводу, что Год 2000 не будет. Он не произойдет просто потому, что история столетия уже закончилась, и мы лишь постоянно переживаем ее. Выражаясь метафорически, мы никогда не будем в будущем. Наш миллениаризм не имеет будущего. Миллениаристский дух Года 1000 был пережит как огромный страх. Но по крайней мере он предвещал Пришествие и явление Царства Божьего. Сегодня же наши перспективы темны и сомнительны. Все, что осталось от миллениаристских ожиданий, – обратный отсчет.

Так и случилось.

Человечество жаждет будущего, однако будущее не может быть будущим надежды, но оно не может быть и будущим отчаяния (потому что тогда оно схлопывается в продолжение того же (ускоряющегося, акселерационистского) курса на катастрофу и/или сингулярность. *Sustainability* как идеология *удерживания удерживания* представляет собой высшую точку «окупации будущего»: попытки замкнуть его принципиальную прекарность в стеклянном шаре настоящего.

Термин «устойчивость» (*sustainability*) – существительное, используемое в экологии для обозначения состояний и условий, которые могут сохраняться в течение неопределенного периода времени, – стал более регулярно, чем раньше, вводиться в дискурсы развития. В начале 1970-х годов термин «устойчивое развитие» был придуман, вероятно, Барбарой Уорд (леди Джексон), основательницей Международного института окружающей среды и развития [Ward, 1972]. Концептуальные основы современного использования термина «устойчивое развитие» были закреплены в начале 1970-х годов. Проект выживания призывал к созданию «стабильного общества», которое могло бы «существовать бесконечно долго и при этом приносить оптимальное удовлетворение своим членам». В книге «Пределы роста» [Meadows et al., 1972] говорилось о «состоянии экологической и экономической стабильности, устойчивой далеко в будущем» и способной удовлетворить основные материальные потребности всех людей.

В этом смысле «устойчивости» не сопутствует, а противостоит так называемая экологическая тревожность (*climate anxiety*, которая уже стала официальным психологическим термином [Clayton, 2020]). Одним из характерных черт Gen-Z – поколения, родившегося уже в эпоху развернутого публичного дискурса об антропоцене, – называют апокалиптическое сознание и чувство беспомощности/безысходности перед неизбежным климатическим кризисом, выхода из которого не видно. У этого поколения еще есть шанс дожить до конца, но следующее будет непременно обречено на стирание из времени, пространства, истории. Человечество сохраняет свою наивную уверенность в возможности контроля, но на деле последний рубеж уже пройден [Pihkala, 2020], история заканчивается – не волей человека, а силами природы, к ней безразличными. Здесь нет места ни чувству вины, ни коллективной ответственности, ни возможности спасения – мир заканчивается, а человечество не обратит на это внимание [Morton, 2024].

В подкасте «Архивы Магнуса»<sup>3</sup> основными антагонистами являются «боги», или, точнее, сверхсущности – персонификации 14 человеческих страхов: смерть, одиночество, война, голод, тотальная наблюдаемость, замкнутые пространства, бесконечность... Большинство из них существуют столько же, сколько человечество, а некоторые древнее, так как даже высшие животные испытывают страх. Однако одним из самых пугающих потенциальных исходов, который персонажи пытаются предотвратить, является появление новой, пятнадцатой «персонификации страха»: страха климатического кризиса, который потенциально может обрести собственную форму и составить конкуренцию остальным четырнадцати и превзойти.

Климатическая тревожность отличается от банального страха смерти – в этом смысле это не просто хайдеггерианский ужас конечности, распростра-

3. <https://rustyquill.com/show/the-magnus-archives/>.

ненный на все человечество, подобно тому, как Бердяев переживал все трагедии человечества в смерти своего кота Мури. Это не так работает.

Донна Харауэй [Харауэй, 2020] и Анна Цзин [Цзин, 2017] говорят примерно об одном и том же: о том, что мыслить будущее в терминах «спасения» и «защиты» непродуктивно для современной ситуации; более того, именно такое мышление и завело нас в ту ситуацию, в которой мы находимся сейчас. Грибы мацутаке процветают на поврежденных ландшафтах; Харауэй называет свою книгу *Staying with the Trouble*, в том числе заимствуя это название из психотерапевтического дискурса – «оставаться в тревоге» как практика из когнитивно-поведенческой терапии: не бежать от состояния тревожности, а находиться в нем и учиться его переносить.

Что это означает для дизайна городской среды? Как мог бы выглядеть городской дизайн, который принял бы тревогу, а не пытался ее залакировать, утешить в ноль или замести под ковер?

Один из вариантов – это норвежская концепция номадических городов, которые складываются и раскладываются. Архитектор Стани Камбот, автор книги «Номадический город», лидер творческой группы *Echelle Inconnue*, которая прицельно работает над апокалиптическими и постапокалиптическими сценариями развития городских агломераций и которая в том числе призывает обратить особое внимание на «группы населения, которые дороги нам и которые, несомненно, будут продолжать уничтожаться в будущем (путешественники, стационарные, обособленные, кочевые или путешествующие промышленные рабочие, ярмарочные рабочие, бездомные и т.д.). В том же духе особое внимание будет уделяться жилью и условиям жизни в постапокалиптический период (развитие жилья для рабочей силы и нежелательных лиц в крошечных домах или лагерях, управляемых государственными или промышленными силами, расположение, обусловленное близостью к компании для ограничения воздействия путешествий на окружающую среду, и т.д.)» [Бодрийяр, 1998].

Городской дизайн в свете наступающего конца света должен быть тревожным.

Пора расстаться с мыслью, что можно найти «правильный» способ устройства городов, «оптимальную» стратегию, «хорошую» архитектуру. Реализовать концепцию номадического города в реальности – это смириться с разрушением, с неизбежностью руинизации. Не просто смириться – принять ее как условие и стратегию. Коллаборация архитектора с природой – это не встраивание природы в архитектуру или архитектуры в природу, это архитектура, которая осознает, что она в том числе природный объект – а все природные объекты взаимодействуют со средой и разрушаются.

## Серость. Конец Света

Действительно экологичный образ городов будущего мы можем увидеть в романе Роберта Курвица

«Божественный и страшный аромат» [Курвиц, 2013]: разрушаемые атомными бомбардировками мегаполисы модерна и наступающая Серость (в мире Курвица – субстанция, которая неумолимо поглощает материю вместе со всеми островками человечества). Элизиум – мир, который заканчивается. Роман Роберта Курвица подсказывает – Просвещение может быть уничтожено только онтологически: во всепоглощающей Серости и атомном огне.

Серость не принципиально Внешняя Природа, которая находится по ту сторону онтологической границы [Morton, 2016], но история, ставшая материальной. В отличие от безопасного просвещенческого времени, которое выражено в фиксированных промежутках: часах и календарях, которое движется прямолинейно в светлое будущее, Серость происходит одновременно. В ней смешан весь коллективный человеческий опыт, отражающийся одномоментным эхом: каузальные связи перестают иметь значение, события просто случились одновременно, а выцветшие останки поглощенного материального мира перемешаны с эхом событий разных эпох. Серость исключает опыт из реальности.

В отличие от различных концепций историзма, Серость не делает разницы между проигравшими и победителями [Беньямин, 2000б; Агамбен, 2000], не пытается ни вжиться в реальный образ эпохи, ни ожидать Мессию [Беньямин, 2000а]. Она просто перемешивает весь коллективный опыт: память людей, идеологии, идеи, где четыре пропавшие девушки ценностно значат столько же, сколько исчезновение огромного аэростата с тысячей пассажиров на борту, потому что самого понятия ценности уже не существует.

Это не конец истории, а стеклянный шар, в котором опыт человечества замрет навсегда: не будет бесконечного воспроизводства, цепочек поставок, экономического роста или капитализма – останется только Серость. Она пожирает историю, оставляя спутанный клубок событий. Иметь прошлое – не значит иметь историю, для нее необходим рефлексивный разум, а в Серости его нет, поэтому там все происходит одновременно.

Городская среда становится экологичной не потому, что человечество позволяет природе сосуществовать с городом, а потому что Природа и История оказываются двумя аспектами одного гиперобъекта [Вилейкис, Ханова, 2021], несравнимо большего, чем человечество, не являясь внешним по отношению к наблюдателю, а обволакивая его, делая частью себя.

Население мира Элизиум нормализует конец света – его даже не ждут, просто перестают замечать. Жизнь продолжает существовать как она есть. Люди продолжают употреблять витамины, есть исключительно здоровую пищу и уделять время утренним пробежкам. Серость, которая поглотит город через несколько суток, равно как и линия фронта, приближающаяся с другой стороны, никого

не волнует. Повседневность тотально побеждает – горожан волнует качество водопроводной воды в последние часы существования мира:

Крейсеры гибнут под обстрелами в Северном море, но государство по-прежнему предлагает безработному человеку искусства возможность переподготовки в своей сфере деятельности. Граад теряет Полярное плато на севере, Елинка сгорает в пожаре в трехмесячную зимнюю ночь, и никто не выживает, но безработный Петер Петерссон по-прежнему рассказывает о книге, которую вот-вот допишет. Граад оставляет второстепенный театр военных действий в Катле, собирая силы для защиты родной изолы, путь в Арду оказывается открыт для агрессора, фронт с каждым днем приближается, но о книге Петера Петерссона по-прежнему ничего не слышно. Таким образом, невзирая на возмущение экстремистов, государство Вааса покидает историческую сцену с трехлетним оплачиваемым отпуском по уходу за ребенком и безукоризненно работающим общественным транспортом.

Кажется, ничто не может помешать экологически сознательным «проектам будущего». В месяцы, когда Серость уже подползает к Ваасе через океан, сбывается заветная мечта лоббистских групп по борьбе со световым загрязнением. В промышленных и коммерческих зданиях гасят искусственное освещение в конце рабочего дня, уличные фонари накрывают специальными фильтрами. Вааса становится первым и последним в истории крупным городом, полностью избавившимся от светового загрязнения. Это не только мера против бомбардировок, но и забота о птицах, которые без этого легко могли бы заблудиться в световых лабиринтах города, и тюленях, чей брачный ритм нарушается из-за слишком долгого дня. Можно над этим смеяться, но в то время, как большой мир на заднем плане превращается в кровавый вихрь, в Ваасе ты вечерами выходишь с семьей на улицу и ведешь себя так, будто ничего не происходит. Только далекие взрывы нарушают глубокое спокойствие зимней ночи, чистоту ее звездного неба. Все смотрят на него, запрокинув головы [Курвиц, 2013, с. 174–175].

## Источники

- Агамбен Д. (2000). Скрытый подтекст тезисов Бенямина «О понятии истории» (из книги «Оставшееся время: Комментарий к “Посланию к римлянам”»)//Новое литературное обозрение. № 46. С. 91–96.
- Башляр Г. (2014) Поэтика пространства. М.: Ad Marginem.
- Бенямин В. (2000a) Кафка. М.: Ad Marginem.
- Бенямин В. (2000b) О понятии истории//Новое литературное обозрение. Т. 46. № 6. С. 81–90.
- Бенямин В. (2002) Происхождение немецкой барочной драмы. М.: Аграф.
- Бодрийяр Ж. (1998). В тени тысячелетия, или Приостановка года 2000//anthropology.ru. Режим доступа: <http://anthropology.ru/ru/text/bodriyar-zh/v-teni-tysyacheletiya-ili-priostanovka-goda-2000>. (дата обращения 30.04.2024).
- Вилейкис А., Ханова П. (2021) Город-гиперобъект. Введение//Городские исследования и практики. Т. 6. № 4. С. 7–16.
- Вилейкис А.И. (2020) Никогда больше: как осмысление холокоста породило современный экологический дискурс//Нож. 8 февраля. URL: <https://knife.media/club/eco-holocaust/> (дата обращения: 30.04.2024).
- Гейне Г. (1958) Собрание сочинений. Т. 6. М.: Государственное издательство художественной литературы.
- Гибсон У. (2000) Нейромант. М: АСТ.
- Делез Ж. (1997) Складка. Лейбниц и барокко. М.: Логос.
- Дик Ф. (2016) Снятся ли андроидам электроовцы? М.: Эксмо.
- Колхас Р. (2015) Гигантизм, или Проблема Большого. Город-генерик. Мусорное пространство. М.: Арт Гид.
- Курвиц Р. (2013) Божественный и страшный аромат. Таллин: ZA/UM.
- Лефевр А. (2015) Производство пространства. М.: Strelka Press.
- Маккуайр С. (2014) Медийный город. Медиа, архитектура и городское пространство. М.: Strelka Press.
- Рейнольдс С. (2015) Ретромания. Поп-культура в плену собственного прошлого. М.: Белое яблоко.
- Фишер М. (2020) Призраки моей жизни. Тексты о депрессии, хонтологии и утраченном будущем. М.: Новое литературное обозрение.
- Фукаяма Ф. (2004) Конец истории и последний человек. М.: АСТ.
- Харауэй Д. (2020) Оставаясь со смутой. Заводить сородичей в Хтулуцене. Пермь: Гиле Пресс.
- Цзин А.Л. (2017) Гриб на краю света. О возможности жизни на руинах капитализма. М.: Ad Marginem.
- Beaumont M. (2015) Nightwalking: A Nocturnal History of London. London: Verso Books.
- Clayton S. (2020) Climate Anxiety: Psychological Responses to Climate Change//Journal of Anxiety Disorders. Vol. 74. 102263.
- Harte M.J. (1995) Ecology, Sustainability, and Environment as Capital//Ecological Economics. Vol. 15. № 2. P. 157–164.
- Law J. (2011) Assembling the Baroque//CRESC Working Paper Series. Working Paper No. 10. Manchester, UK: Centre for Research on Socio-Cultural Change (CRESC). Режим доступа: <https://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/cresc/workingpapers/wp109.pdf> (дата обращения 30.04.2024).
- Le Marchand A. (2023) Temporary Mobilities and Neonomadism//Mobility and Geographical Scales/G. Drevon, V. Kaufmann (eds). Hoboken, NJ: Wiley. P. 221.
- Meadows D.H., Randers J., Meadows D.L. (1972) The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind. New York: Universe Books.
- Morton T. (2016) Dark Ecology: For a Logic of Future Coexistence. New York: Columbia University Press.
- Morton T. (2024) Hell: In Search of a Christian Ecology. New York: Columbia University Press.
- Pihkala P. (2020) Anxiety and the Ecological Crisis: An Analysis of Eco-Anxiety and Climate Anxiety//Sustainability. Vol. 12. № 19. 7836.
- Scribner R.W. (1993) The Reformation, Popular Magic, and the “Disenchantment of the World”//Journal of Interdisciplinary History. Vol. 23. № 3. P. 475–494.
- Ward B. (1972) Only One Earth. The Care and Maintenance of a Small Planet. Harmondsworth: Penguin.

## WHAT COULD GO WRONG: ANXIETY AND URBAN DESIGN

Alexander I. Vileykis, Professor, Eurasian Institute of Economic and Legal Studies, Narxoz University; Director of the Community Center, 55, Zhandosova str., Almaty, 050035, Kazakhstan.  
E-mail: alexandro.vileykis@gmail.com

Polina A. Khanova, Candidate of Philosophy, Assistant Professor, Department of Ontology and Theory of Knowledge, Faculty of Philosophy, Lomonosov Moscow State University (MSU), 27 Lomonosovskiy Prospekt, Bldg. 4, Moscow 119991, Russian Federation.  
E-mail: linakhanova@gmail.com

This article explores the influence of Enlightenment philosophy on contemporary environmental concepts and urban design. The authors examine how Enlightenment ideas have contributed to shaping human relationships with the environment since the Baroque era. They emphasize that the Enlightenment contributed significantly to the rationalization and optimization of urban space, displacing anxiety and fear.

The focus is on how eighteenth-century philosophers and their followers laid the foundation for environmental consciousness, leading to a rethinking of human interaction with nature in the twentieth century. The text examines the concept of responsibility that emerged during the Enlightenment and its influence on the contemporary environmental agenda. It compares different historical periods when alternative models of interaction with nature could have become dominant but eventually succumbed to the rational approach of the Enlightenment.

The study emphasizes the changes in the perception of time and space that emerged under the influence of the Enlightenment and their significance for contemporary environmental discourse and urbanism.

**Keywords:** Timothy Morton; Enlightenment; anxiety; ecology; urban design; Robert Kurwitz; depression; environment; baroque; solar-punk; Jacques Baudrillard; urban environment; urban planning; infrastructure

**Citation:** Vileykis A.I., Khanova P.A. (2024) What Could Go Wrong: Anxiety and Urban Design. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 8-15. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp9320248-15> (in Russian)

## References

- Agamben D. (2000). Skrytyy podtekst tezisov Ben'yamina «O ponyatii istorii» (iz knigi «Ostavsheesya vremya: Kommentariy k "Poslaniyu k rimlyanam"») [Hidden subtext of Benjamin's theses "On the Concept of History" (from the book "The Remaining Time: A Commentary on the 'Epistle to the Romans'")]. *Novoe literaturnoe obozrenie* [New Literary Review], no 46, pp. 91-96. (in Russian)
- Bashlyar G. (2014). Poetika prostanstva [The Poetics of Space]. Moscow: Ad Marginem. (in Russian)
- Beaumont M. Nightwalking: A Nocturnal History of London. London: Verso Books, 2015.
- Benjamin V. (2000a). Kafka. Moscow: Ad Marginem. (in Russian)
- Benjamin V. (2000b). O ponyatii istorii [On the Concept of History]. *Novoe literaturnoe obozrenie* [New Literary Review], vol. 46, no 6, pp. 81-90. (in Russian)
- Benjamin V. (2002). Proiskhozhdenie nemetskoy barochnoy dramy [The Origin of the German Baroque Drama]. Moscow: Agraf. (in Russian)
- Baudrillard J. V teni tsysacheletiya, ili Priostanovka goda 2000 [In the Shadow of the Millennium, or The Suspension of the Year 2000]// *anthropology.ru*. Available at: <http://anthropology.ru/ru/text/bodriyar-zh/v-teni-tsysacheletiya-ili-priostanovka-goda-2000> (accessed 30 April 2024). (in Russian)
- Clayton S. (2020) Climate Anxiety: Psychological Responses to Climate Change. *Journal of Anxiety Disorders*, vol. 74, 102263.
- Deleuze G. (1997). Skladka. Leibnits i barokko [The Fold: Leibniz and the Baroque]. Moscow: Logos. (in Russian)
- Dick P. (2016). Snyatsya li androidy elektrovovtzy? [Do Androids Dream of Electric Sheep?]. Moscow: Eksmo. (in Russian)
- Fisher M. (2020). Prizraki moyey zhizni. Teksty o depressii, hauntologii i utrachenom budushchem [Ghosts of My Life: Writings on Depression, Hauntology, and Lost Futures]. Moscow: New Literary Review. (in Russian)
- Fukuyama F. (2004). Konets istorii i posledniy chelovek [The End of History and the Last Man]. Moscow: AST. (in Russian)
- Haraway D. (2020). Ostavayas' so smutoy. Zavodit' sorodichey v Khtulutsene [Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene]. Perm: Hyle Press. (in Russian)
- Harte M.J. (1995) Ecology, Sustainability, and Environment as Capital. *Ecological Economics*, vol. 15, no. 2, pp. 157-164.
- Heine G. (1958). Sobranie sochineniy [Collected Works], vol. 6. Moscow: State Publishing House of Fine Arts. (in Russian)
- Gibson W. (2000). Neyromant [Neuromancer]. Moscow: AST Publishing. (in Russian)
- Kolhas R. (2015). Gigantizm, ili Problema Bol'shogo. Gorod-generik. Musornoye prostranstvo [Gigantism, or The Problem of the Big. Generic City. Waste Space]. Moscow: Art Guide. (in Russian)
- Kurvits R. (2013). Bozhestvennyy i strashnyy aromat [Divine and Terrible Scent]. Tallinn: ZA/UM. (in Russian)
- Law J. (2011) Assembling the Baroque. *CRESC Working Paper Series*, Working Paper no. 10. Manchester, UK: Centre for Research on Socio-Cultural Change (CRESC). Available at: <https://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/cresc/workingpapers/wp109.pdf> (accessed 30.04.2024)
- Le Marchand A. (2023) Temporary Mobilities and Neo-Nomadism. *Mobility and Geographical Scales/G*. Drevon, V. Kaufmann (eds). Hoboken, NJ: Wiley, p. 221.
- Lefevre A. (2015). Proizvodstvo prostanstva [The Production of Space]. Moscow: Strelka Press. (in Russian)
- McQuire S. (2014). Mediyunnyy gorod. Media, arkhitektura i gorodskoye prostranstvo [The Media City: Media, Architecture and Urban Space]. Moscow: Strelka Press. (in Russian)
- Meadows D.H., Randers J., Meadows D.L. (1972) The Limits to Growth: A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind. New York: Universe Books.
- Morton T. (2016) Dark Ecology: For a Logic of Future Coexistence. New York: Columbia University Press.
- Morton T. (2024) Hell: In Search of a Christian Ecology. New York: Columbia University Press.
- Pihkala P. (2020) Anxiety and the Ecological Crisis: An Analysis of Eco-Anxiety and Climate Anxiety. *Sustainability*, vol. 12, no. 19, 7836.
- Reynolds S. (2015). Retromaniya. Pop-kul'tura v plenu sobstvennogo proshlogo [Retromania: Pop Culture's Addiction to Its Own Past]. (in Russian)
- Scribner R.W. (1993) The Reformation, Popular Magic, and the "Disenchantment of the World".

- Journal of Interdisciplinary History*, vol. 23, no. 3, pp. 475-494.
- Tszin A.L. (2017). Grib na krayu sveta. O vozmozhnosti zhizni na ruinakh kapitalizma [The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins]. Moscow: Ad Marginem. (in Russian)
- Vileykis A., Khanova P. (2021). Gorod-giperob'ekt. Vvedenie [The City as a Hyperobject. Introduction]. *Gorodskie issledovaniya i praktiki* [Urban Studies and Practices], vol. 6, no 4, pp. 7-16. (in Russian)
- Vileykis A.I. (2020). Nikogda bol'she: kak osmyslenie kholokosta porodilo sovremenny ekologicheskiy diskurs [Never Again: How the Interpretation of the Holocaust Gave Birth to Modern Ecological Discourse]. *Nozh* [Knife], February 8. Available at: <https://knife.media/club/eco-holocaust/> (accessed 30 April 2024). (in Russian)
- Ward B. (1972) Only One Earth. The Care and Maintenance of a Small Planet. Harmondsworth: Penguin.

# Между городом и ландшафтом: энвайронментальное искусство, ленд-арт и «Коллективные действия»<sup>1</sup>

Алена Еременко

В декабре 2009 года в Государственном центре современного искусства (ГЦСИ) в Москве открылась выставка «Прочь из города / Out of City. Ленд-арт», посвященная неофициальному социалистическому искусству Словакии, Чехии и России 1960 – 1980-х годов. Два года ранее, в 2007-м, прецедентная выставка с названием «Прочь из города. Ленд-арт» («Z mesta von. Umenie v prírode») прошла в Городской галерее в Братиславе (Galéria mesta Bratislavy) и повторилась год спустя. Куратор выставки Даниэла Чарна в одноименной двуязычной книжка-каталоге «Z mesta von / Out of City. Umenie v prírode / Land Art» объясняет, что, несмотря на то, что ленд-арт не стал в Словакии самостоятельным направлением, разнообразные формы реакции на природу и ландшафт имели место в творчестве большинства художников неофициальной арт-сцены, в основном в рамках концептуальной и акционной деятельности, средой которой выступало неурбанизированное природное пространство. Даниэла Чарна подчеркивает, что «словацкий ленд-арт» имеет свою специфику, заключающуюся в том, что взаимодействие природного ландшафта как места и как материала является реакцией на экологические проблемы, которые были предметом обсуждений на неформальных встречах этих художников. Один из наиболее ярких представителей словацкого неофициального искусства, Рудольф Сикора, участвовал в экологической конференции в Смоле-

1. Работа выполнена в рамках проекта РГГУ «Энвайронментализм и экокритицизм в гуманитарных науках» (конкурс «Студенческие проектные научные коллективы РГГУ»).

Еременко Алена Алексеевна, преподаватель-ассистент, кафедра теории и истории гуманитарного знания, Институт филологии и истории, Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), Российская Федерация, г. Москва, 125047, Миусская площадь, д. 6.  
E-mail: alenamonet969@gmail.com

В статье анализируется феномен обращения представителей искусства второй половины XX века к природной среде: ленд-арт, энвайронмент-арт, эко-арт в США и Европе, неофициальное искусство социалистической Словакии и СССР. Западные художественные практики, представленные в работах Роберта Смита, Ричарда Лонга, Алана Сонфиста, Агнес Денес и других художников, объединяет отказ от галерейного искусства и вовлечение окружающей среды – природной среды в случае ленд-арта, городской и глобальной среды планеты в случае энвайронмент-арта и эко-арта. В странах социалистического лагеря тенденция обращения к природной среде присутствовала в неофициальном искусстве конца 1960–1980-х в формах теоретических концептов, инсталляций и акций «на природе». На примере выставок в Братиславе 2007 года и Москве 2009–2010 годов видно, что природная среда в странах соцлагеря понималась как идеологически нейтральная среда в противоположность официальному режиму, тем не менее экологическая обеспокоенность входила в поле творческих дискуссий словацких художников, как в случае Рудольфа Сикоры. Акции «Поездки за город» московской арт-группы «Коллективные действия» (КД) рассматриваются как особый случай: несмотря на то что они реализовывались на природе, их эстетический смысл и генезис неотделимы от городской среды, чему посвящены теоретические работы Андрея Монастырского, одного из основателей КД. Расшатывание границ искусства и окружающей среды, обнаруженное как у советских художников, так и в других художественных практиках на Западе («анархитектура», концептуальная фотография и проч.), заставляет пересмотреть существующие искусствоведческие направления (минимализм, концептуализм, современное искусство) и констатировать ключевую роль переосмысления природной и городской сред и границ между ними в становлении современного многообразия художественных течений и направлений.

**Ключевые слова:** ленд-арт; энвайронментальное искусство; московский концептуализм; «Коллективные действия»; «Поездки за город»





**Цитирование:** Еременко А. А. (2024) Между городом и ландшафтом: энвайронментальное искусство, ленд-арт и «Коллективные действия» // Городские исследования и практики. Т. 9. №3. С. 16–29. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202416-29>

**Рудольф Сикора, фотографии из серии «Прочь из города», Братислава, Словакия (1970)**  
 Источник: <https://www.webumenia.sk/>.  
 © Slovenská národná galéria, SNG

нишком замке недалеко от одноименной словацкой деревни в 1978 году, в рамках которой он организовал выставку «Время – пространство – реальность» (Čas – priestor – realita) и прочитал лекцию о роли искусства в формировании экологического мышления [Sikorová, 1996]. Важность фигуры Сикоры для выстраивания концепции братиславской выставки заключается в том, что его акция «Прочь из города» (Z mesta von) 1970 года с нанесением стрел на заснеженную землю по направлению из города в лес дала название всей выставке и, таким образом, выступила ее идейной основой.

**Артпроспект П.О.П., фотоzapись акции «Спираль I», недалеко от Братиславы, Словакия (1980)**  
 Источник: <https://flashar t.cz./>  
 ©1980 Artprospekt P.O.P.



Если для Сикоры характерна экологическая обеспокоенность, что можно увидеть в визуальных работах, таких как плакат с изображением внеисторического ландшафта под названием «Земля не должна стать мертвой планетой» (Zem sa nesmie stát mrtvou planétou, 1977) или пла-

Яна Желибска, фотография работы «Трава собрана» (1981)  
Источник: [www.cead.space](http://www.cead.space).  
© Muzeum umění Olomouc



кат со словами-названиями континентов, которые складываются в фигуру дома, под названием «Наш дом» (*Náš dom*, 1975 – 1978), то для других словацких концептуалистов более актуальна (что, впрочем, характерно и для работ Сикоры) ситуация политической цензуры советского режима, и природа в этом смысле оказывается пространством свободной реализации идей и выражения мнений художественными средствами. Такие художники, как Алек Млынарчик, Яна Желибска, группа «Арт-проспект П. О. П.», Питер Бартош, Михал Керн, Дезидер Тот и другие, выражают скорее не экологическую тревогу, но личную историю отношения с природой и через это – самих себя, что было невозможно в обезличенной, в том числе в силу политического режима, городской среде [Čarná, 2007].

Концепция выставки в Братиславе может быть описана следующим образом: локальный словацкий концептуализм и акционизм встраивается в международное направление ленд-арта через артикуляцию общих черт – работу с природным ландшафтом и проявление экологической обеспокоенности. На московской выставке были представлены те же работы словацких художников и был добавлен российский блок «За забором», куда вошли документации работ и акций Франсиско Инфанте, Анатолия Жигалова и Натальи Абалаковой, Никиты Алексеева, Бориса Бича и Михаила Чернышова, Игоря Лутца и Вадима Захарова, арт-групп «Коллективные действия» и «Гнездо». Из работ этих художников центральными на выставке были материалы акций «Поездки за город» группы московских концептуалистов «Коллективные действия». Помимо очевидной схожести в названиях акций – «Прочь из города» Рудольфа Сикоры и «Поездки за город» КД – объединяет словацких и российских художников противостояние позднесоветской идеологической несвободе путем перемещения в идеологически нейтральное пространство «загорода» [Гройс, 2011; Бишоп, 2011]. Обосновывая же

связь между советскими концептуалистами и ленд-артом, куратор выставки Наталья Гончарова делает акцент на том, что обращение к земле и природным пространствам является следствием расширения территории искусства и поиска новых методов и форм, которые схватывали бы не только специфику природной среды, но также и психологические и эстетические аффекты этой среды на теле и сознании человека [Гончарова, 2009]. Об экологическом измерении ничего не говорится – значит ли это, что для советского андеграундного искусства экологическая озабоченность не свойственна? И свойственна ли она самому ленд-арту, о чем писала куратор Чарна применительно к словацким художникам?

Для ответа на эти вопросы следует помнить, что ленд-арт – неоднородное направление и его американский и европейский варианты отличаются друг от друга. Представителей американского ленд-арта, таких как Майкл Хейзер, Роберт Смитсон, Деннис Оппенгейм, Уолтер Де Мария, Нэнси Холт, Карл Андре и проч., объединяет ряд признаков: работа не в галереях и мастерских, а на открытом пространстве с местным<sup>2</sup> натуральным материалом (грунтом, растениями, ландшафтом), использование тяжелой техники для транспортировки больших масс грунта, труднодоступность посещения и большой масштаб, так что для обзора некоторых работ требуется использовать летательный аппарат – к слову, последние два пункта обуславливают важность фото и видео как медиа для восприятия ленд-арта публикой. Отношение к работам американских ленд-артистов у их современников было двойственное – с одной стороны, эти художники одними из первых сумели вывести природный ландшафт из романтизированного образа нетронутого природного пространства в материал и форму для художественного высказывания, но с другой стороны, они выступили продолжателями модернистского тотального преобразования среды [Kastner, 2010; Brown, 2014]. С этим суждением можно согласиться, если ограничиваться рассмотрением только монументальных работ, таких как «Спиральная дамба» (*Spiral Jetty*, 1970) Смитсона или «Двойной негатив» (*Double Negative*, 1969) Хейзера. Но к таким формам и масштабам эти и другие художники пришли через «остранение» (термин Виктора Шкловского) категорий времени

2. Отсюда работы названных художников иногда называют «сайт-специфическим искусством» (*site-specific art*).

Роберт Смитсон,  
фотографии из аль-  
бома «Памятники  
Пассаика», Пас-  
саик, Нью-Джерси,  
США (1967)  
Источник: [https://  
holtsmithsonfoun-  
dation.org/](https://holtsmithsonfoundation.org/).  
© Holt/Smithson  
Foundation /  
Licensed by Artists  
Rights Society, New  
York



и пространства, прошлого и будущего, истории и энтропии. Фигура Смитсона наиболее показательна для изучения генеалогии ленд-арта – не только потому, что он является одним из наиболее известных представителей американского ленд-арта, организовавшим в 1968 году программную для направления выставку «Земляные работы» (*Earthworks*)<sup>3</sup> в *Dwan Gallery* в Нью-Йорке, но также за счет корпуса критических эссе, в которых анализ современного автору искусства и культуры сопряжен с его собственными размышлениями о пространствах, в которых история либо идет вспять (например, на покинутых заводах), либо не идет вовсе (в природных ландшафтах, таких как пустыни, соленые

озера). Так, в эссе «Памятники Пассаика» (*The Monuments of Passaic*, 1967) Смитсон обнаруживает сходство между посещенными им античными руинами в Риме и индустриальными пейзажами в его родном городке Пассаике, «руинами в обратном порядке», которые для будущих поколений могут стать новым Римом, поскольку по сравнению с современными городами типа Нью-Йорка и Рим, и Пассаик одинаково «недоделаны», «доисторичны». Среди «памятников» Пассаика, таких как торчащие из реки трубы, подвесной мост, парковка на месте старых трамвайных линий и т. д., особо выделяется описание песочницы. Будучи самым «земляным» из всех перечисленных объектов Пассаика, он становится за счет своей геологичности образом, собирающим размышления Смитсона о времени, материальной культуре и неизбежной энтропии – термодинамическом процессе, заимствованном Смитсоном из работ критика Клемента Гринберга применительно к искусству конца 1960-х (в первую очередь минимализма, к которому Смитсон поначалу себя относил). В образе песочницы художник описал свое понимание энтропии<sup>4</sup>, в котором проявилось будущее масштабное видение художника, реализованное в крупных ленд-арт-объектах.

В другом эссе, программном для Смитсона и всего ленд-арта, «Осаждение разума: Земляные проекты» (*A Sedimentation of the Mind: Earth Projects*, 1968) возникают другие фигуры ленд-арта, такие как де Мария, Хейзер, ландшафтные произведения которых являются, по терминологии Смитсона, работой с «местом» (*site*), в то время как свою серию работ он назвал «Не-места» (*Nonsites*, 1968), поскольку они представляют собой помещенные в пространство выставки контейнеры с грунтом, взятым с реальных мест. Это разделение на место и не-место, напоминающее выход на пленэр художников-импрессионистов веком ранее, служит Смитсону иллюстрацией к словам об оторванности искусства и его агентов, т. е. художников и критиков, от места – физического ландшафта Земли. Магистральной же идеей всего эссе можно назвать уподобление геологических и мен-

3. В США ленд-арт также фигурирует под названием «земляное искусство» (*earth art*) после этой выставки, само же ее название заимствовано из научно-фантастического романа Брайана Уилсона Алдисса, где описывается антиутопическая картина будущего, в котором почва стала предметом роскоши [Wallis, 2011, p. 23].

4. «Этот памятник из мельчайших частиц пылал под мрачно светящимся солнцем и наводил на мысль об унылом распаде целых континентов, высыхании океанов – больше не было зеленых лесов и высоких гор – существовали лишь миллионы песчинок, огромные залежи костей и камней, превращенных в пыль. Каждая песчинка была мертвой метафорой, которая через ложное зеркало вечности равнялась безвременью» [Smithson, 1996, p. 74].

Роберт Смитсон,  
«Спиральная  
дамба», Большое  
Соленое озеро,  
штат Юта, США  
(1970)

Источник: [https://  
holtsmithsonfoun-  
dation.org/](https://holtsmithsonfoundation.org/).

© Holt/Smithson  
Foundation and Dia  
Art Foundation /  
Licensed by Artists  
Rights Society, New  
York



тальных процессов, что напоминает мысль Валерия Подороги о топографичности философского мышления [Подорога, 1995], но для Смитсона это тождество служит практической цели, а именно формулированию его «энтропийной» эстетической программы – отказ от «технологических чудес» современной культуры потребления и изучение «моментов коррозии, каменноугольного состояния ума, усадки ментальной грязи в геологическом хаосе – то есть в слоях эстетического сознания» [Smithson, 1996, p. 100]. Геологический хаос, энтропия и разрушение являются негативными лишь с точки зрения культуры, которая, по Смитсону, «утратила ощущение смертности», а потому «может убивать и ментально, и физически, пребывая в постоянной уверенности в том, что она насаждает самый творческий порядок из всех возможных» [Smithson, 1996, p. 107]. В работе же непосредственно с землей, с ее слоями, с природными материалами, с химическими процессами («Окисление, гидратация, карбонизация и растворение <...> – вот четыре метода, которые можно было бы использовать для создания искусства» [Smithson, 1996, p. 106]) открывается перспектива взаимодействия с более фундаментальными процессами жизни и смерти<sup>5</sup>. Отсюда закономерен следующий шаг Смитсона и других ленд-артистов – работать с геологическим материалом в геоло-

гическом же масштабе. Впрочем, такой монументализм может быть обусловлен и историко-географической спецификой США: большими пространствами страны, которые в разное время ее истории осваивались и затем, после истощения ресурсов, приходили в запустение, так что неслучайно Дженнифер Л. Робертс пишет о «Спиральной дамбе» Смитсона (*Spiral Jetty*, 1970) как об «огромном вытянутом хранилище для исторических стоков официальной истории американского фронта»<sup>6</sup> [Roberts, 2004, p. 128].

В отличие от американского, европейский ленд-арт характеризуется гораздо меньшим масштабом работ и степенью вмешательства в природную среду. Так, британский художник Ричард Лонг собственно к ленд-арту себя не относит, определяя свою художественную философию как отпечаток индивидуального опыта в конкретном природном месте – причем акцентируется не геологическая материальность в духе Смитсона, а противопоставленность городской среде как чрезмерно «окультуренной», в которой трудно работать с «такими простыми вещами, как следы, прямые линии, время, пространство, километры» [Furlong, Long, 2002, p. 124]. Если у Смитсона образ города был синонимичен капиталистическому подходу к искусству и потому отвергаем, то у Лонга город поглощает скорее вторичность культуры в сравнении с первичностью природы, аналогично которой может создавать свои произведения художник. В работах Лонга выразилось влечение к пустым природным пространствам и тому, как через взаимодействие с ними человека можно запечатлеть время (например, время прогулки), а также с его убеждением, что каждое повторение (линия, круг, прогулка), каждый объект (след, отпечаток) – уникальны, подобно тому, как уникальны такие повторяющиеся элементы в природе, как камни, трава, поля, деревья, горы. Такое сочетание универсальности и уникальности можно обнаружить в серии фотографий «прогулок» Лонга, начиная с работы 1967 года «Протопанная линия» (*A Line*

5. Эти темы занимали Смитсона на разных уровнях художественного мышления: экспериментируя как с разными формами искусства (поэзия, живопись, графика, скульптура), так и с различными смыслами, от внутренних религиозных исканий до артистических задач проблематизации экспозиционного пространства выставок и музеев с «чистым» искусством. О Роберте Смитсоне как трансценденталисте и религиозном художнике, а также о сакральном понимании линии в его искусстве (как проявление духовного кризиса художника, о чем Смитсон размышлял в письмах) см.: [Crow, 2005].

6. Речь идет о выборе места для этой работы – берег Большого соленого озера вблизи Национальной исторической местности «Золотой костыль», где 10 мая 1869 года был забит последний железнодорожный костыль, соединивший две железнодорожные системы, *Central Pacific Railroad* и *Union Pacific Railroad*, в Первую трансконтинентальную железную дорогу США [Roberts, 2004].

Ричард Лонг, «Протопанная линия в Перу» (1972)

Источник: <http://www.richardlong.org/>.

© Design and Artist's Copyright Society



*Made by Walking*), представляющей собой выложенный камнями путь прогулки, так что маршрут становится и скульптурой, и частью ландшафта одновременно. Исследуя то, как культура наслаивается на природный ландшафт, Лонг в работе «Звуковой круг» (*Sound Circle*, 1990) изобразил карту звукового ландшафта родного Дартмура и таким образом вписал собственную историю в историю места<sup>7</sup>.

Агнес Денес, фотография работы «Пшеничное поле – противостояние», Манхэттен, Нью-Йорк, США (1982)

Источник: <http://www.agnesdenesstudio.com/>.

©1982 Agnes Denes



Обобщая эстетическую программу Лонга и других европейских ленд-артистов<sup>8</sup>, можно привести цитату из каталога-манифеста британского ленд-артиста Хэмиша Фултона «Прогуливающийся художник» (*Walking Artist*, 2002): «Меняйте восприятие – не ландшафт. Ландшафт – это место, не сырой материал» [Gooding, 2002, p. 22].

Иную работу с окружающим пространством производит американский художник Алан Сонфист, который, будучи современ-

ником Смитсона и других ленд-артистов и исходящий из общих с ними установок на расширение роли и места искусства за пределы галерей, выдвигает на первый план моральную ответственность художника перед обществом и перед состоянием окружающей среды (*environmental conditions*) [Rosenberg, Sonfist, 1983, p. 196]. Кэрол Холл называет Сонфиста тем художником, который был сосредоточен исключительно на работе с природными материалами: пересадке семян, воссозданию первичного растительного облика территорий – вплоть до того, что его приглашали сотрудничать как эксперта по экологическому озеленению [Hall, 1983, p. 52–55]. В проекте «Ландшафт времени» (*Time Landscape*, 1965–1978) Сонфист воспроизводит доколониальный лес в центре Нью-Йорка, что не только решает экологические задачи по очищению воздуха и поглощению шума в городе, но и производит эстетико-терапевтический эффект, характерный для многих работ экологического искусства или эко-арта (*eco-art*) [Spaid, 2002; Weintraub, 2012].

Более риторичный способ работы с внедрением природного в городскую среду может быть представлен проектом «Пшеничное поле – противостояние» (*Wheatfield – A Confrontation*, 1982) венгеро-американской художницы Агнес Денес, которая засеяла пшеницей пустырь в центре Манхэттена рядом со Всемирным торговым центром. Природное выступает в этом проекте скорее формой, метафорой, причем некоторые критики истолковывают пшеничное поле как образ урожайности, характерный для официального искусства стран социалистического блока, что объясняется венгерским происхождением художницы. Такой артистический жест можно расценивать не только как эстетический, но и как политический и социальный, тем более что сама художница подчеркивала, что в своем проекте, помещая пшеничное поле в центр мировой торговли,

7. Ян Уайтмен встраивает работы Лонга в традицию так называемой эмпирической археологии, характерной, в частности, для Великобритании [Wightman, 1999]. Примечательно сходство такого метафизического картирования с соотечественником Лонга, Альфредом Уоткинсом, который полувеком ранее делал карты с изображением выступающих точек ландшафта и останков древних сооружений, утверждая тем самым связь мышления древних с окружающей средой и рельефом, – такую обусловленность места и пространства Уоткинс связал с чувствованием древними людьми энергетических потоков, пронизывающих всю Землю, так называемых лей-линий (*ley lines*) [Watkins, 1948].

8. Мэл Гудинг выделяет пять стратегий работы европейских ленд-артистов с природным ландшафтом: символические интервенции (*symbolical interventions*) (Ричард Лонг, Хэмиш Фултон, Энди Голдзуорти), массивы (*the array*) (Г. Де Фриз, Н. Лэнг), творческое сотрудничество (*creative collaboration*) (Джузеппе Пеноте, Дэвид Нэш, Сьюзан Дерджес), защита и доброжелательная интервенция (*protective and benevolent interventions*) (Ян Гамильтон Финлэй, Питер Артур Хадчинсон), симуляция взаимозависимости (*simulations of interdependence*) (Крис Друрри) [Gooding, 2002, p. 20–47].

«Коллективные действия», фотографии акции «Третий вариант», Московская область, поле возле деревни Киевы Горки (28 мая 1978 года)  
Источник: <https://conceptualism.letov.ru/>.  
© КД, материалы, 1976–1980



она стремилась выразить «бесхозность, расточительство, голод в мире и экологические проблемы» [Denes, 1982].

Используя природные материалы, Сонфист и Денес реализуют свои проекты не в природном ландшафте, но в городской среде, что характеризует направление публичного искусства (*public art*) и такой его разновидности, как энвайронментальное искусство, или энвайронмент-арт (*environmental art*). Само понятие «environment» имеет в английском языке несколько значений, самое распространенное из которых передается русским термином «окружающая среда». Как в русском, так и в английском языке это значение связалось с экологической повесткой и «защитой окружающей среды» [Friedman, 1983, p. 255], а в западной традиции выразилось в общественно-политическом движении энвайронментализма в 1960-х и было связано прежде всего с фигурой американской природной правозащитницы Рейчел Карсон и докладами Римского клуба на тему биосферных проблем. Художественные практики, использующие природную среду, стали восприниматься как предтеча экологической тревожности, и в этом смысле в ленд-арте можно увидеть послевоенную эволюцию экологической мысли [Kastner, 2011, p. 16–17; Brown, 2014, p. 11–12]. Прецедентная выставка «Хрупкие экологии» (*Fragile Ecologies*, 1992) в Художественном музее

города Квинса собрала упомянутые работы Сонфиста и Денес, а также работы Хелен Мейер и Ньютона Харрисонов, Ханса Хааке, Йозефа Бойса и др. как пример «реставрационной эко-эстетики», идущей от более абстрактных форм ленд-арта в сторону отчетливой экологической повестки художников эко-арта и энвайронмент-арта [Matilsky 1992, p. 38]. С другой стороны, обращение к природе и экологии связано с общественно-политическими и экономическими условиями, и в случае западного мира такая «зеленая» риторика может мотивироваться глобалистской целью контроля природных ресурсов [Smith, 2006; Demos, 2017]. Поэтому современный энвайронмент-арт, как подчеркивает Ти Джей Демос в каталоге выставки «Радикальная природа» (*Radical Nature*, Лондон, 2009), должен «вносить свой вклад в постоянное вовлечение общественности в политику устойчивого развития, продвигать творческие предложения альтернативных форм жизни, основанных на экологической справедливости (*environmental justice*) в глобальных рамках, и делать это до тех пор, пока такие художественные выставки не смогут каким-то образом соответствовать требованиям устойчивого развития» [Demos, 2009, p. 28].

Таким образом, рассмотренные художественные практики объединяет отказ от галерейного искусства и вовлечение окружающей среды в творческий процесс: для ленд-арта такой средой была природа, для эко-арта и энвайронмент-арта понятие среды расширилось сначала до городской и далее до глобальной среды планеты. Возвращаясь же к заданному ранее вопросу о том, насколько корректно причислять к ленд-арту концептуальное искусство «на природе» стран социалистического лагеря, как это сделали кураторы выставок в Братиславе и Москве, то можно ответить положительно, если рассматривать использование природной среды представителями западного ленд-арта как проявления глобальной тенденции современного искусства обращаться к незадействованным в экономическом и политическом процессах зонам жизни и к формам взаимодействия с ними. Так, ключевые для выставки в Москве 2009–2010 годов и для неофициального искусства 1960–1980 годов акции «Поездки за город» группы КД задействовали природную среду – заснеженные поля, лес, небо – не в целях отрицания городской жизни или стимулирования эко-эстетического чувства, но скорее как пространство, «в меньшей степени

«Коллективные действия»,  
фотографии акции  
«Место действия»,  
Московская область, поле возле  
деревни Киевы  
Горки (31 октября  
1979 года)  
Источник: [https://  
conceptualism.letov.  
ru/](https://conceptualism.letov.ru/).

© КД, материалы,  
1976–1980



освоенное, апроприированное господствующим культурным дискурсом» [Бишоп, 2001, с. 15]. Для теоретика и одного из основателей группы Андрея Монастырского поле было пространством, «свободным от всякой принадлежности» [Бишоп, 2011, с. 15], что давало возможность для герменевтических истолкований, с одной стороны, и для новых и аполитичных форм партиципации художника и зрителя друг с другом и с окружающим пространством — с другой [Бишоп, 2011]. Кроме того, природный ландшафт был общедоступным, что было важно для акций как коллективной практики и как «бедн<ого> созерцания<я>» во всех смыслах этого слова <...> созерцательное состояние достигалось не посредством эзотерических практик, а выездами за город — на общественном транспорте» [Гройс, 2011, с. 7]. Акцент на перемещении и созерцании сближает «Поездки за город» с «Прогулками» Ричарда Лонга, но искусство британского художника сосредото-

но на индивидуальном переживании взаимодействия с природными пустыми пространствами (горы, пустыни, поля и проч.), в то время как акции КД от начала (сбор на вокзале) и до конца (возвращение в город и описание впечатлений) являлись практикой коллективного переживания<sup>9</sup>.

Другой отличительной чертой акции КД можно назвать ее эстетическую теорию и разработанный понятийный аппарат, в частности для «Поездок за город» таким фундаментальным понятием является «пустое действие», иначе говоря, промежутки ожидания действия во время акции, в течение которых разворачивается «внедемонстрационное» событие. «Например, — поясняет Монастырский, — зрители собрались на краю поля. Из леса вышел участник, прошел немного вглубь поля и залег в яму. Его не видно. Время тянется. Прошло две минуты, пять минут, десять. Поле пустое. Где участник? Лежит в яме или уже куда-то уполз? Продолжается ли действие или оно уже давно закончилось в тот момент, когда участник лег в яму? Зрители этого не знают. <...> Вот такие элементы «непроисходящего» мы и называем „пустым действием“» [Монастырский, 2011, с. 72]. В этом фрагменте речь идет об акции «Третий вариант»<sup>10</sup>, в которой наряду с другими акциями из первого тома «Поездок за город» (акции «Комедия», «Место действия» и др.) фигурирует яма. Монастырский связывает мотив выкапывания ям в акциях 1976–1980 годов с историей «длительного и мучительного рытья какого-то колодца необычайной глубины на пригорке возле кинотеатра «Космос» — а именно ассенизационной ямы, простоявшей до 1980 года и ликвидация которой совпала с формулированием основополагающих теоретических понятий КД, таких как «пустое действие» и «демонстрационное знаковое поле» [Монастырский, 2009, с. 161].

Мотив выкапывания ямы анализировался Монастырским в эссе «Земляные рабо-

9. Гройс говорит об акциях КД теоретическим языком Ханны Арендт как о модели *vita contemplativa*, или созерцательной, рефлексивной, рефлексивной настоящей жизни, что шло вразрез с идеалом коммунистической *vita activa* [Гройс, 2011, с. 6–7].

10. Вот описание этой акции: «Третий вариант» с фигурированием ямы: «Приехавшие по приглашениям зрители (около 20 человек) были размещены на краю поля. Справа из леса, на расстоянии 50 метров от зрителей, появился участник в фиолетовом балахоне, прошел некоторое расстояние по полю (параллельно линии зрителей) и лег в яму так, что его не было видно. Через три минуты из другой ямы, вырытой на расстоянии 30 метров слева от того места, где исчез участник, появилась его фигура в том же фиолетовом балахоне, но с красным воздушным шаром вместо головы. Проткнув палкой шар, на месте которого возникло облако белой пыли, участник — теперь уже без головы — снова лег в яму, из которой он только что появился. Одновременно с его исчезновением из первой ямы (в 30 метрах справа) появился он же, но уже в обычной одежде и, засыпав землей яму, из которой он вылез, ушел в лес в том же направлении, откуда вышел в начале акции» [Пустые зоны, 2011, с. 40].

Андрей Монастырский, фотографии с выставки «Земляные работы», Москва (1987)  
Источник: <http://www.artinfo.ru/>  
© Монастырский А.В.



ты», название которого заставляет вспомнить выставку ленд-арт работ *Earthworks*, организованную Смитсоном, а содержание имеет схожесть с «Памятниками Пассаика» за счет выявления связи городских пространств с эстетическими размышлениями и за счет сопровождения текста фотографиями этих пространств: здания и улицы, станция метро, эстакада, обслуживающие сооружения (бетонмешалка, ассенизатор) и собственно земляные строительные работы. Эти фотографии Монастырского легли в основу одноименной выставки в галее-

пее *Stella Art Foundation* в 2004–2005 годах, текст же был написан в 1987-м и может быть назван одним из ключевых для понимания эстетической программы КД. В нем исследуется природа дорефлексивного влияния внешней реальности на художника и его творческие практики – Монастырский называет это «экспозиционным знаковым полем» и приводит пример стены, предметность которой влияет на практику вбивания в нее гвоздя – последнее в терминологии КД называется «демонстрационным знаковым полем», то есть совокупностью «элементов пространственно-временного континуума, сознательно задействованной авторами в построении текста конкретного произведения» [Словарь терминов московской концептуальной школы, 1999, с. 37–38].

Если демонстрационное знаковое поле принадлежит художнику и осознается им как творческий акт, то экспозиционное знаковое поле, напротив, принадлежит государству («стены квартир и мастерских, музеев, заводов, институтов <...>, земля, принадлежащая колхозам и совхозам, дороги – одним словом, все, включая водные ресурсы и воздушное пространство») и соотносится с художественным творчеством «не через социальные, политические или какие-либо иные связи и отношения, а через предметные изменения – строительство дорог, рытье канав, ям для фундамента, строительство зданий, распахивание полей и т. п.»<sup>11</sup> [Монастырский, 2009, с. 156]. Причина предметных изменений в российском пространстве, по мнению Монастырского, кроется не в экономике, а в идеологии («например, переделывание зданий церковей под склады, потом под музеи и т. д.»), однако, продолжает он, любая смена идеологии проходит по одним и тем же законам – а именно начинается с земляных и строительных работ, а уже затем переходит к изменениям политических, экономических и прочих структур<sup>12</sup>.

11. Другим примером связи земляных работ и творческой практики КД Монастырский называет серию «домашних» акций «Перспективы речевого пространства», которые были проведены им после затяжного творческого кризиса, закончившегося одновременно с началом земляных работ по прокладке водопроводных труб к дому напротив того, где жил Монастырский: «В 1984 году разрыли всю улицу Кондратьюка (прокладывали водопроводные трубы к строящемуся напротив моего дома зданию) – и я опять почувствовал прилив сил и провел – совместно с Ромашко и Сабинной – серию домашних акций “Перспективы речевого пространства”. “Сакральным” инспиратором этих акций, как я теперь понимаю, были земляные работы по прокладке подземных коммуникаций и строительство жилого дома напротив. Вероятно, именно потому, что на этот раз строился жилой дом, мне и приходили в голову структуры домашних (а не загородных) акций. Впрочем, к тому времени я уже почувствовал какую-то связь между тем, что происходит на улице у меня за окном, и тем, что происходит в моей голове (замыслы акций)» [Монастырский, 2009, с. 163].

12. Обнаруживая схожие нерелективные влияния городских коммунальных работ на деятельность неофициальных художников (Илья Кабаков, Николай Панитков, Виталий Комар и Александр Меламид, Никита Алексеев,



Конечной целью эссе служит исследование концептуального искусства как принципиально отличного от классического искусства вплоть до модернизма и соцреализма – в этих направлениях художественный критик (фигуры критика и художника вводит Монастырский в своей работе) находит движение от языка художника к «сущему» окружающего мира, концептуальный же художник, совмещая роль критика, демонстрирует в своих работах обратное движение от «сущего» к языку [Монастырский, 2009, с. 164]. Неслучайно советское андеграундное искусство, как подчеркивает Борис Гройс, может «рассматриваться как часть глобальной художественной практики 1970-х годов», целью которой было расшатывание того *status quo*, которое и в капиталистическом, и в коммунистическом обществах порождало идеологическую несвободу индивида и препятствовало выстраиванию «альтернативных независимых сообществ и сред» [Гройс, 2011, с. 6–8]. На легитимацию различий как признак современного искусства указывает и Терри Смит, который видит в концептуализме переходный этап от позднего модернизма к новейшему искусству и подчеркивает ключевую роль московских неофициальных художников в формировании своей теории глобально-концептуализма [Смит, 2023, с. 187].

Не менее важную роль в становлении современного искусства сыграл и ленд-арт, который, в свою очередь, имеет тесную связь с направлениями минимализма и сайт-специфичного искусства (*site-specific art*), для которых объект искусства из *произведения* становится *местом*, так что проблематизируется граница между окружением (например, ландшафтом) и объектом (например, архитектурой) [Искусство с 1900 года, 2015, с. 588]. Так, можно обнаружить параллели в том, как документируется городское пространство в серии фотографий «Земляные работы» Монастырского, с «анархitekturой» Гордона Матта-Кларка<sup>13</sup> и концептуальной фотографией Томаса Штрута, Марты Рослер, Ханса Хааке, Эда Рушея и др. Рассматри-

вая неакционистскую деятельность советских художников, можно сделать вывод, что их объекты и инсталляции могут быть сопоставимы с антипотребительским творчеством направления *arte povera* («бедное искусство») и с минималистичной скульптурой на природе, как, например, серия работ «Артефакты» Франсиско Инфанте. С другой стороны, несмотря на подцензурный режим в Советском Союзе, художники находили способы выражать политическую позицию, отличную от официальной, что частично можно обнаружить в проектах «ТОТАРТ» и Натальи Абалаковой, Анатолия Жигалова и др. (например, акция-лозунг «На таком холоде искусство бессмысленно» 1985 года), в акциях группы «Гнездо» (например, засеивание поля в акции «Помощь советской власти в битве за урожай» 1976 года) и проч. Наконец, поздние проекты дуэта художников Виталия Комара и Александра Меламида выходят за рамки разработанного ими соц-арта и могут быть названы проэнвайронментальными за счет проблематизации антропоцентризма художника путем творческого соучастия с животными (например, серия фотографий «Москва глазами Микки», сделанных совместно с шимпанзе Микки в рамках проекта Комара и Меламида «Экологическое соавторство», 1998 год).

Таким образом, общим местом для рассматриваемых направлений в искусстве второй половины XX века выступает переосмысление отношений между производением искусства, художником, зрителем и *средой*. Наиболее радикальную этическую позицию сформулировали экологически ориентированные направления эко-арта и энвайронмент-арта. Отчетливое же начало к сотворчеству художников и среды положили такие переходные направления, как ленд-арт (в случае с природной средой) и концептуальное искусство (в случае с общественной средой, в том числе городской). Акции «Поездки за город» КД также реализованы в природной среде, но в совершенно иных формах и с другими эстетическими и этическими задачами, нежели американский и западноевропей-

---

Михаил Рошаль, Владимир Сорокин), Монастырский заключает, что в предметном изменении пространства города, равно как и в пространстве пригородных колхозов, проявляется «онтология» властных структур, обуславливающая деятельность художников на дорецептивном этапе: «Тот же мотив экспозиционной предметности (земляные и строительные работы) можно легко обнаружить и в истории «Коллективных действий». Но если Кабаков работал с архетипом «дом» и «дорога» (то есть с советской городской коммунальностью), то КД, проводя свои акции за городом, на экспозиционных знаковых полях, принадлежащих колхозам, работали с архетипом «еда», «пища» и – через интерпретацию своих акций (но не через их событийность!) – выявляли экспозиционные структуры советского агропромышленного комплекса как «пустого действия» (в метафорическом смысле как малорезультативного и пустого дела с экономической точки зрения) [Монастырский, 2009, с. 160–161].

13. За указание этой параллели автор благодарит Е. А. Лазареву.

ский ленд-арт или же эко-арт и энвайронмент-арт, – и тем не менее многочислен- ные параллели<sup>14</sup> позволяют рассматривать советское искусство в контексте западного, но не как процессы заимствования и пре- емственности, а как многообразные фор- мы взаимосвязи человека и окружающей среды<sup>15</sup>, определяющие локальную специ- фики искусства.

## Источники

- Бишоп К. (2011) Зоны неразличения: группа «Коллективные действия» и партиципаторное искусство//Пустые зоны. Андрей Монастырский и «Коллективные действия» (2011) Каталог выставки/Под ред. Б. Гройса. М., Лондон: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing. С. 10–18.
- Гончарова Н. (2009) Выставка «Прочь из горо- да/Out of City. Режим доступа: <http://www.ncca.ru/events.text?id=381> (дата обращения: 10.01.2024).
- Гройс Б. (2011) Просветы искусства//Пустые зоны. Андрей Монастырский и «Коллективные действия» (2011) Каталог выставки/Под ред. Б. Гройса. Москва – Лондон: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing. С. 6–9.
- Искусство с 1900 года: модернизм, антимодер- низм, постмодернизм (2015). М.: Ад Маргинем Пресс.
- Коллективные действия. Поездки за город. Т. 1 (2011)/Сост. А. Монастырский. Вологда: Би- блиотека Московского концептуализма Германа Титова.
- Монастырский А. (2009) Эстетические исследова- ния. Библиотека Московского концептуализма. М.: Издатель Герман Титов.
- Монастырский А. (2011) КД и «Поездки за го- род». Эстетика «Коллективных действий»//Пус- тые зоны. Андрей Монастырский и «Коллектив- ные действия» (2011). Каталог выставки/Под ред. Б. Гройса. Москва – Лондон: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing. С. 70–73.
- Подорога В. (1995) Выражение и смысл: Ланд- шафтные миры философии: С. Киркегор, Ф. Ниц- ше, М. Хайдеггер, М. Пруст, Ф. Кафка. М.: Ad Marginem.
- Словарь терминов московской концептуальной школы (1999)/Сост. и авт. предисл. А. Мона- стырский. М.: Издательство Ad Marginem.
- Смит Т. (2023) Одна и три идеи. Концептуализм до, во время и после концептуального искус- ства/Одна и пять идей: о концептуальном ис- кусстве и концептуализме. М.: Ад Маргинем Пресс. С. 160–190.
- Brown A. (2014) Art & Ecology Now. London: Thames & Hudson Ltd.
- Čarná D. (2007) Z mesta von/Out of City. Umenie v prirode/Land Art. Bratislava: Galeria mesta Bratislavy.
- Crow T. (2004) Cosmic Exile: Prophetic Turns in the Art and Life of Robert Smithson//Robert Smithson/Ed. by Eugenie Tsai. Berkeley and Los Angeles: University of California Press. P. 32–79.
- Demos T.J. (2009) The Politics of Sustainability: Contemporary Art and Ecology//Radical Nature: Art and Architecture for a Changing Planet 1969–2009. London: Barbican Art Gallery.
- Demos T.J. (2017) Against the Anthropocene. Visual Culture and Environment Today. London: Sternberg Press.
- Denes A. (1982) Wheatfield – A Confrontation: Battery Park Landfill, Downtown Manhattan. Режим доступа: <http://www.agnesdenesstudio.com/works7.html> (дата обращения: 12.01.2024).
- Friedman K.S. (1983) Words on the Environment//Art in the Land. A Critical Anthology of Environmental Art/Ed. by Alan Sonfist. New York: E.P. Dutton, Inc. P. 255–256.
- Gooding M. (2002) Listening to the Music//Song of the Earth/Ed. by M. Gooding, W. Furlong. London: Thames & Hudson Ltd. P. 6–47.
- Furlong W., Long R. (2002) Richard Long//Song of the Earth/Ed. by M. Gooding, W. Furlong. London: Thames & Hudson Ltd. P. 124–145.
- Hall C. (1983) Environmental Artists: Sources and Directions//Art in the Land. A Critical Anthology of Environmental

14. В Советском Союзе в период 1960–1980-х ситуация двух культур, официального соцреализма и неофици- ального андеграунда, куда входил и концептуализм, осложняет разговор о рецепции ленд-арта, хотя некоторые общие черты между ними отмечаются. Дэвид А. Рос, работая над выставкой советского концептуализма, которая проходила в 1990–1991 годах в США, пишет критическое эссе, в котором для описания эстетического измере- ния акций «Коллективных действий» находит сопоставимую параллель с теоретическими работами Смитсона – в частности, в его эссе «Искусство и диалектика» (*Art and Dialectics*), в котором осмысливается зависимость произ- ведения искусства и самого художника от окружающей среды, в том числе социальной. На такое сопоставление Роса мотивирует то, что участники КД, в частности их ведущий теоретик Андрей Монастырский, находились под влиянием восточной философии и конкретно дзен-буддизма и воплощали в своих акциях и теоретических рабо- тах различные постулаты этого учения [Ross, 1990, p. 1–30]. Питер Воллен в статье о дуэте московских концеп- туалистов «Комар и Меламид» сопоставляет их работы на территории заброшенного нефтедобывающего города Байон в Нью-Джерси с «Монументами Пассаика» и работой «Не-место» (*Nonsite «Line of Wreckage»*, 1968), того же Смитсона, отмечая как обращение к феномену заброшенности, так и переосмысление индустриальных руин в материалы для искусства. Отличие же в работах советского дуэта и американца Воллен видит в том, что пер- вые выражают меланхолию по былому величию места (как в случае с советским прошлым), а второй возвращает заброшенному месту красоту [Wollen, 1990, p. 107–120].

15. Показательно определение экологической и энвайронментальной деятельности современного экофилософа Тимоти Мортон в его книге «Экология без природы» (*Ecology without Nature*, 2007): «Энвайронментализм – это серия культурных и политических реакций на кризис отношений человека и его окружения» [Morton, 2007, p. 9].

- Art/Ed. by A. Sonfist. New York: E.P. Dutton, Inc. P. 8-59.
- Kastner J. (2011) Preface//Ed by J. Kastner, B. Wallis. Land and Environmental Art. London: Phaidon Press Ltd. P. 16-17.
- Sikorová E. (1996) Umenie na okraji. Poznámky k situácii slovenského výtvarného umenia v rokoch 1970-1990//Pritomnosť minulosti, minulosť prítomnosti/Ed. by J. Kusá, P. Zajac. Bratislava: Nadácia Milana Šimečku. P. 102-107.
- Matilsky B. (1992) Environmental Art: New Approaches to Nature//Fragile Ecologies. New York: Queens Museum of Art.
- Morton T. (2007) Ecology Without Nature: Rethinking Environmental Aesthetics. Cambridge, MA.: Harvard University Press.
- Roberts L.J. (2004) Mirror-Travels. Robert Smithson and History. New Haven and London: Yale University Press.
- Rosenberg H., Sonfist A. et al (1983) Time and Space Concepts in Environmental Art//Art in the Land. A Critical Anthology of Environmental Art/Ed. by A. Sonfist. New York: E.P. Dutton, Inc. P. 191-216.
- Ross A.D. (1990) Provisionary Reading: Notes for an Exhibition/Between Spring and Summer: Soviet Conceptual Art in the Era of Late Communism. Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press. P. 1-30.
- Smith N. (2006) Forward//The Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism/Ed. by N. Heynen et al. London: Routledge.
- Smithson R. (1996) The Collected Writings/Ed. by J. Flam. Berkeley: University of California Press.
- Spaid S. (2002) Ecovention: Current Art to Transform Ecologies. Cincinnati: Contemporary Arts Center.
- Wallis B. (2011) Survey//Land and Environmental Art/Ed. by J. Kastner, B. Wallis. London: Phaidon Press Ltd. P. 18-44.
- Watkins A. (1948) The Old Straight Track: Its Mounds, Beacons, Moats, Sites, and Markstones. London: Methuen.
- Weintraub L. (2012) To Life: Eco art in Pursuit of a Sustainable Planet. Berkeley: University of California Press.
- Wightman I. (1999) The Landscapes of Richard Long: Perspectives on Prehistory, Space and Sculptural Form. Diss. University of Plymouth.
- Wollen P. (1990) Scenes from the Future: Komar & Melamid//Between Spring and Summer: Soviet Conceptual Art in the Era of Late Communism. Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press. P. 107-120.

## BETWEEN CITY AND LANDSCAPE: ENVIRONMENTAL ART, LAND ART, AND "COLLECTIVE ACTIONS"

Alena A. Eremenko, Assistant Teacher, Department of Theory and History of the Humanities, Institute of Philology and History, Russian State University for the Humanities (RSUH), 6 Miusskaya Square, Moscow, 125047, Russian Federation.  
E-mail: alenamonet969@gmail.com

This article analyzes the turn to the natural environment in art from the second half of the twentieth century. It covers various art forms such as land art, environmental art, and eco-art in the US and Europe, as well as unofficial art in socialist Slovakia and the USSR. Western art practices, as exemplified by Robert Smithson, Richard Long, Alan Sonfist, Agnes Denes, and others, reject gallery art and instead incorporate the environment. This includes the natural environment in the case of land art, and the urban and global environment in the case of environmental art and eco-art. In the art of socialist countries, there was also a tendency to engage with the natural environment. This was present in the unofficial art from the late 1960s to the 1980s in the form of theoretical concepts, installations, and actions in nature. Exhibitions in Bratislava in 2007 and in Moscow in 2009-2010 showed that the natural environment was considered ideologically neutral by unofficial socialist artists, in contrast to the official regime. However, environmental concerns were included in the creative discussions of Slovak artists such as Rudolf Sikora. A special case is "Trips out of Town" organized by the Moscow art group "Collective Actions" (CA). Although they took place in nature, their aesthetic meaning and origin are closely related to the urban environment, which is the focus of the theoretical works of Andrey Monastyrsky, one of the founders of CA. The blurring of boundaries between art and the environment, observed in Soviet artists and in other artistic practices in the West (such as "anarchitecture" and conceptual photography), prompts a reevaluation of established trends in art history, including minimalism, conceptualism, and contemporary art. It highlights the crucial role of understanding the natural and urban environment, as well as the boundaries between them, in shaping the diverse range of modern artistic movements and trends.

**Keywords:** land art; environmental art; Moscow conceptualism; "Collective Actions", "Trips out of Town"

**Citation:** Eremenko A. A. (2024). Between the City and the Landscape: Environmental Art, Land Art, and "Collective Actions". *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 16–29. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202416-29>

## References

- Bishop K. (2011) Zony nerazlicheniya: gruppa «Kollektivnyye deystviya» i partitsipatornoye iskusstvo [Zones of Indistinction: The Group «Collective Actions» and Participatory Art]. *Pustyie zony. Andrey Monastyrskiy i «Kollektivnyye deystviya»* [Empty areas. Andrey Monastyrsky and «Collective actions»] (2011) Katalog vystavki [Exhibition catalog]/B. Groys (ed.). Moscow – London: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing, pp. 10–18. (in Russian)
- Brown A. (2014) *Art & Ecology Now*. London: Thames & Hudson Ltd.
- Čarná D. (2007) Z mesta von/Out of City. *Umenie v prirode/Land Art*. Bratislava: Galeria mesta Bratislavy.
- Kollektivnyye deystviya. Poyezdki za gorod. Tom 1 [Collective Actions. Trips out of Town. Vol. 1] (2011)/Ed by. A. Monastyrsky. Vologda: Library of Moscow Conceptualism by German Titov. (in Russian)
- Crow T. (2004) *Cosmic Exile: Prophetic Turns in the Art and Life of Robert Smithson. Robert Smithson/=* Ed. by Eugenie Tsai. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, pp. 32–79.
- Demos T.J. (2009) *The Politics of Sustainability: Contemporary Art and Ecology//Radical Nature: Art and Architecture for a Changing Planet 1969–2009*. London: Barbican Art Gallery.
- Demos T.J. (2017) *Against the Anthropocene. Visual Culture and Environment Today*. London: Sternberg Press.
- Denes A. (1982) *Wheatfield – A Confrontation: Battery Park Landfill, Downtown Manhattan*. Available at: <http://www.agnesdenesstudio.com/works7.html> (accessed 12 January 2024).
- Friedman K.S. (1983) Words on the Environment. *Art in the Land. A Critical Anthology of Environmental Art*/Ed. by Alan Sonfist. New York: E.P. Dutton, Inc., pp. 255–256.
- Goncharova N. (2009) Vystavka «Proch' iz goroda/Out of City» [Exhibition «Away from the City/Out of City»]. Available at: <http://www.ncca.ru/events.tex-t?id=381> (accessed 10 January 2024). (in Russian)
- Gooding M. (2002) Listening to the Music. *Song of the Earth*/M. Gooding, W. Furlong (eds.). London: Thames & Hudson Ltd., pp. 6–47.
- Furlong W., Long R. (2002) Richard Long/Gooding M., Furlong W. (eds.). *Song of the Earth*. London: Thames & Hudson Ltd., pp. 124–145.
- Groys B. (2011) Prosvety iskusstva [Lights of art]. *Pustyie zony. Andrey Monastyrskiy i «Kollektivnyye deystviya»* [Empty areas. Andrey Monastyrsky and «Collective actions»]. Katalog vystavki [Exhibition catalog]/B. Groys (ed.). Moscow – London: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing, pp. 6–9. (in Russian)
- Hall C. (1983) *Environmental Artists: Sources and Directions. Art in the Land: A Critical Anthology of Environmental Art*/A. Sonfist (ed.). New York: E.P. Dutton, Inc., pp. 8–59.
- Iskusstvo s 1900 goda: modernizm, antimodernizm, postmodernizm [Art since 1900: Modernism, Anti-modernism, Postmodernism] (2015). Moscow: Ad Marginem Press. (in Russian)
- Kastner J. (2011) Preface. *Land and Environmental Art*/J. Kastner, B. Wallis (eds). London: Phaidon Press Ltd., pp. 16–17.
- Sikorová E. (1996) *Umenie na okraji. Poznámky k situácii slovenského výtvarného umenia v rokoch 1970 – 1990* [Art on the Edge. Notices to the Situation of Slovak Visual Art in the Period of 1970 – 1990] *Pritomnosť minulosti, minulosť prítomnosti* [Presence to the Past, Past to the Presence]/J. Kusá, P. Zajac (eds.). Bratislava: Nadácia Milana Šimečku, pp. 102–107.
- Matilsky B. (1992) *Environmental Art: New Approaches to Nature. Fragile Ecologies*. New York: Queens Museum of Art.
- Monastyrskiy A. (2009) *Esteticheskiye issledovaniya. Biblioteka Moskovskogo kontseptualizma*. [Aesthetic Studies. Library of Moscow Conceptualism]. Moskva: Izdatel' German Titov. (in Russian)
- Monastyrskiy A. (2011) KD i «Poyezdki za gorod». *Estetika «Kollektivnykh deystviy»* [KD and «Country Walks». Aesthetics of «Collective Actions»]. *Pustyie zony. Andrey Monastyrskiy i «Kollektivnyye deystviya»* [Empty areas. Andrey Monastyrsky and «Collective actions»]. Katalog vystavki [Exhibition catalog]/B. Groys (ed.). Moscow – London: Stella Art Foundation, Black Dog Publishing, pp. 70–73. (in Russian)
- Morton T. (2007) *Ecology Without Nature: Rethinking Environmental Aesthetics*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Podoroga V. (1995) *Vyrazheniye i smysl: landshaftnyye miry filosofii: S. Kirkegor, F. Nitsche, M. Khaydegger, M. Prust, F. Kafka* [Expression and Meaning: Landscape Worlds of Philosophy: S. Kirkegor, F. Nietzsche, M. Hiedegger, M. Proust, F. Kafka]. Moscow: Ad Marginem Press. (in Russian)
- Roberts L.J. (2004) *Mirror-Travels. Robert Smithson and History*. New Haven and London: Yale University Press.
- Rosenberg H., Sonfist A. et al. (1983) *Time and Space Concepts in Environmental Art. Art in the Land. A Critical Anthology of Environmental Art*/A. Sonfist (ed.). New York: E.P. Dutton, Inc., pp. 191–216.
- Ross A.D. (1990) *Provisionary Reading: Notes for an Exhibition. Between Spring and Summer: Soviet Conceptual Art in the Era of Late Communism*. Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press, pp. 1–30.
- Slovar' terminov moskovskoy kontseptual'noy shkoly [Dictionary of the Moscow Conceptualism] (1999)/A. Monastyrsky (ed.). Moscow: Ad Marginem Press. (in Russian)
- Smith N. (2006) Forward. *The Nature of Cities: Urban Political Ecology and the Politics of Urban Metabolism*/N. Heynen et al. (eds). London: Routledge.
- Smith T. (2023) *Odna i tri idei. Kontseptualizm do, vo vremya i posle kontseptual'nogo iskusstva* [One and Three Ideas: Conceptualism Before, During, and After Conceptual Art]. *Odna i pyat' idey: o kontseptual'nom iskusstve i kontseptualizme* [One and Five Ideas: About Conceptual Art and Conceptualism]. Moscow: Ad Marginem Press, pp. 160–190. (in Russian)
- Smithson R. (1996) *The Collected Writings*/J. Flam (ed.). Berkeley: University of California Press.
- Spaid S. (2002) *Ecovention: Current Art to Transform Ecologies*. Cincinnati: Contemporary Arts Center.

- Wallis B. (2011) Survey. *Land and Environmental Art*/J. Kastner, B. Wallis (eds). London: Phaidon Press Ltd., pp. 1844.
- Watkins A. (1948) *The Old Straight Track: Its Mounds, Beacons, Moats, Sites, and Markstones*. London: Methuen.
- Weintraub L. (2012) *To Life: Eco Art in Pursuit of a Sustainable Planet*. Berkeley: University of California Press.
- Wightman I. (1999) *The Landscapes of Richard Long: Perspectives on Prehistory, Space and Sculptural Form*. Diss. University of Plymouth.
- Wollen P. (1990) *Scenes from the Future: Komar & Melamid. Between Spring and Summer: Soviet Conceptual Art in the Era of Late Communism*. Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press, pp. 107-120.

# О понятии «экология культуры»: история и современное состояние<sup>1</sup>

Юлий Асоян

Понятие «экология культуры», появилось в контексте того, что в современном языке имеет название *heritage studies*. Существительное «экология» использовалось в этом термине первоначально как метафора «средового подхода» в целом, и эта исходная метафоричность термина объясняет множество разнонаправленных и весьма далеко уводящих интерпретаций (о чем подробно будет сказано ниже). Тем не менее даже в работах Дмитрия Сергеевича Лихачева, предложившего в свое время данное понятие, интересна тенденция к более строгой и последовательной экологизации его содержания. Оставаясь до сих пор весьма многоплановой, не слишком определенной и разнонаправленной категорией российской гуманитаристики, экология культуры может быть полезным «рамочным термином» в контексте именно городских исследований; последние, в свою очередь, могли бы быть местом актуальной пересборки данного понятия (его проблематизации в поле городских исследований). Предлагая видение истории этого понятия, автор данной статьи исходит именно из этой оптики, позволяющей как отказаться от надуманной и бесплодной избыточности, столь характерной для ряда интерпретаций содержания данного термина, а с другой стороны, открыть, возможно, новую и более релевантную перспективу его использования в поле городских исследований и практик. Именно этой цели и служит предлагаемая в статье история «экологии культуры», содержащая, помимо прочего, и некоторые личные воспоминания, призванные лишь по-своему ввести читателя в курс дела.

1. Работа выполнена в рамках проекта РГГУ «Энвайронментализм и экокритицизм в гуманитарных науках» (конкурс «Студенческие проектные научные коллективы РГГУ»).

Асоян Юлий Арамович, кандидат философских наук, доцент, кафедра истории и теории культуры, факультет культурологии, Российский государственный гуманитарный университет (РГГУ), Российская Федерация, 125047, г. Москва, Миусская пл., 6.  
E-mail: assoyan@mail.ru

В статье рассматривается история понятия «экология культуры». Данное понятие в 1979 году предложил Дмитрий Сергеевич Лихачев (1906–1999). Он трактовал его как синоним нравственной экологии. Используемая в статье оптика «истории понятий» разворачивается в трех аспектах: генеалогическом, институциональном и эпистемологическом. В российской истории данного понятия автор видит цезуру рубежа 1990–2000-х годов. В 1990-е годы в разработке идеи экологии культуры заметную роль сыграл известный российский искусствовед и философ Олег Игоревич Генисаретский (1942–2022). Он разрабатывал понятие экологии культуры для продвижения культурно-экологического подхода в проектной (дизайнерской) деятельности. Начиная с середины 2000-х, несмотря на существенную поддержку проекта экологии культуры в Российском научно-исследовательском институте культурного и природного наследия им. Лихачева, данное понятие все больше приобретает черты мемориального; обращение к нему в основном приурочено к юбилейным годовщинам Лихачева. Однако еще более существенной уязвимостью постлихачевской экологии культуры оказывается ее спекулятивный характер – тенденция к производству в ее рамках все новых и новых терминов. Появление в 2010–2020-е годы в связке с «экологией культуры» в российском гуманитарном пространстве таких нестрогих и недостаточно проработанных понятий, как «лингво-экология» или «экология образования», скорее девальвирует эпистемологическое и проектное содержание термина «экология культуры», нежели действительно развивает его. Перспективы предложенного Лихачевым понятия видятся не в выделении экологии культуры как еще одного поля обширных околугуманитарных изысканий и не в оптике нравственной экологии, а во включении данного понятия в практику современных энвайронментальных и экокритических подходов, включая городские исследования.

**Ключевые слова:** история понятий; экология культуры; нравственная экология; Лихачев; энвайронментализм

В 1986 году по окончании университета автор данной статьи получил распределение в Институт общественных наук Бурятского филиала Сибирского отделения АН СССР (г. Улан-Удэ) и начал работать в должности стажера-исследователя в секторе социологии. Бурятский институт общественных наук (БИОН) представлял собой компактное учреждение (общее число сотрудников немногим более 100 человек, место расположения – два неполных этажа Т-образного здания научного центра). Вместе с тем это довольно многоплановая исследовательская ин-ституция, ориентированная на комплексное изучение истории и современного состояния культуры соответствующего региона (ныне это Республика Бурятия, а во второй половине 1980-х – Бурятская АССР). Институт объединял в своем составе представителей гуманитарных и социальных наук – историков, этнографов, лингвистов, фольклористов, религиоведов, искусствоведов, археологов. Его основным исследовательским профилем было, пожалуй, бурятиеведение. Вместе с тем заметное место в БИОНе по традиции занимала и более широкая востоковедческая проблематика. В институте работали известные, в том числе и далеко за пределами своего региона, исследователи – буддологи, монголоеды, тибетологи, поэтому с 1997 года БИОН получил более соответствующее новое наименование: Институт монголоведения, буддологии и тибетологии – ИМБТ СО РАН.

Во второй половине 1980-х в атмосфере перестройки одним из нервов общественной жизни оказалась экологическая повестка; на вопросы экологии так или иначе откликались различные слои общест-венности – случившаяся незадолго до этого катастрофа на Чернобыльской АЭС была существенным, хотя и не единственным «драйвером» экологической повестки. В Бурятии, так же как и в соседней Иркутской области, проблема загрязнения озера Байкал и прилегающих территорий стала в какой-то момент острой темой публицистики; в атмосфере гласности она регулярно обсуждалась в региональных средствах массовой информации. Неудивительно, что прямо или косвенно это начинало входить в тематику исследовательского поля представителей гуманитарных наук<sup>2</sup>. Одним из концептов, неизменно присутствовавших в обсуждениях того времени, было так называемое экологическое сознание, но в оборот вводились и другие понятия: говорили об экологической этике и экологической культуре, о значении изучения экологических традиций различных народов. Формировавшаяся культурологическая практика изучения последних не столько ориентировалась на рассмотрение самих способов хозяйственного природопользования, сколько тяготела к установлению их культурных значений, а также их экологических проекций.

Поэтому неудивительно, что первая работа, в которой мне как молодому сотруднику предложили участвовать (инициатива исходила от исследователя чань-буддизма Николая Абаева [Абаев, 1989]), состояла в обсуждении понятия культурно-экологической традиции. Речь шла не столько о производстве нового культурологического термина, сколько об эпистемологической рамке, значимой для формирования оптики историко-этнографического исследования [Асоян, 1990]. Чуть позже в институте обсуждалась программа изучения культуры байкальского региона. Экологическая тематика присутствовала и в ней – как в качестве одной из проекций перспективных исследований, так и в более широком контексте, связанном с обновлением актуальности

---

2. В позднем СССР в неофициальной проблематизации экологической повестки довольно часто присутствовали и ощущались этнонациональные, а во многих республиках и антиколониальные мотивы. В ситуации Бурятии в описываемый период это измерение если и присутствовало в дискурсивном поле «экологического», то лишь в самой незначительной степени. Попытка такой постановки вопроса пресекалась как некорректная, воспринималась в штыки не только на властном, но и на более широком общественном уровне.

текущих работ по традиционным исследовательским направлениям. Будучи в составе небольшой исследовательской группы под руководством Ирины Урбанаевой [Урбанаева, 1995], участвовавшей в разработке и представлении данной программы, мы искали возможности для осуществления перспективных эколого-культурных исследований региона, проявляли заинтересованность к их теоретической рамке, связанной с выбором актуальных понятий. Хотя термины «экоантропология» и «экоистория» еще не встречались в советской исследовательской литературе того времени, ощущение движения в сторону данной проблематики было очевидным.

Одним из важных и уже известных на тот момент времени понятий был введенный в американской антропологии термин *cultural ecology*<sup>3</sup>. Насколько помню, в интерпретации этого понятия сам я скорее опирался на довольно поверхностные общие знания и пресловутый здравый смысл, чем на исследовательскую литературу<sup>4</sup>, доступность которой была связана с рядом ограничений (доступ к центральным библиотекам ограничивался условиями межбиблиотечного абонемена либо довольно непростым способом оформить официальную командировку в столицы). Вот в этом контексте не совсем систематичных «эколого-культурных поисков» и состоялось во второй половине 1980-х мое знакомство со статьей Дмитрия Сергеевича Лихачева, в которой говорилось об экологии культуры. Название статьи казалось многообещающим: в работе хотелось увидеть столь востребованную экологическую проблематизацию культуры или знания о ней (сейчас я пользуюсь, разумеется, современным языком, которым вряд ли обладал в описываемое время). Однако, получив в библиотеке книгу со статьей с таким притягательным названием, я был, прямо сказать, несколько огорчен (полагаю, что это слово вполне описывает мое тогдашнее восприятие работы). Статья не отвечала на интересовавшие меня вопросы, хотя при этом ставила совершенно другие, значимость которых я не собирался (и не собираюсь сейчас) опровергать или оспаривать.

В любом случае, как тогда представлялось, лихачевская «экология культуры» вводила в иное от интересовавшего всех тех, кого занимала культурная экология, направление. Проблема виделась не только в том, что предложенный Лихачевым тер-

мин – «экология культуры», такой многообещающий и важный – на самом деле скорее метафоризировал экологическую тему, применяя к социальным и культурным средам экологическую метафору. Как представляется, дело заключалось также и в том, что в еще не сложившемся и нуждающемся в оформлении поле экотерминологии гуманитарных наук ячейка, на которую мог претендовать этот интересный и значимый термин, оказалась занята интерпретацией, двигавшейся в иную сторону (где слово «экология» фактически использовалось как метафора среднего подхода к культуре в целом). Здесь надо оговориться: фигура Лихачева для гуманитариев позднесоветского времени, и для меня в том числе, была так значительна, а авторитет так велик, что оспаривать предложенную им интерпретацию экологии не представлялось уместным. Поэтому в то время, после знакомства со статьей, я попросту исключил ее для себя из актуальной литературы на экокультурную тему. И лишь теперь, по прошествии многих лет, в связи с участием в проекте по энвайронментализму в гуманитарных науках, решил к ней вернуться, заодно пересмотрев, что было сделано исследователями в развитии введенного Лихачевым концепта «экология культуры».

В этой работе нас будет интересовать то, как за прошедшее время изменилась – если изменилась – концептуальная и эвристическая рамка введенного Лихачевым понятия. Предлагаемый вниманию читателя текст будет разворачиваться в оптике истории понятий, и здесь нас будут занимать три относительно самостоятельных аспекта: генеалогический, институциональный и собственно эпистемологический (концептуальный). Генеалогический аспект предполагает рассмотрение происхождения интересующего нас понятия в интеллектуально-историческом (академическом и публицистическом) контексте. Однако не менее важным и значимым будет и институциональное рассмотрение: «Понятия – это социальные институты», – отмечает в «Грамматике порядка» автор проекта исторической социологии понятий Александр Бикбов: «Данная интуиция столь же продуктивна в интеллектуальном отношении, сколь опасна в политическом». Господствующая тенденция «склоняет нас видеть в понятиях просто слова» [Бикбов, 2014] – институциональный аспект понятия бывает вынесенным за скобки<sup>5</sup>. Между тем,

3. Термин «культурная экология» (*cultural ecology*) был введен американским антропологом Джулианом Стюартом (1902–1972) в работе «Теория культурного изменения» [Steward, 1955], включавшей специальный раздел о культурной экологии (*The Concept and Method of Ecology*, р. 30–42). В его понимании предметом культурной экологии была этническая экология [см.: Козлов, 1994]. Как область антропологического исследования культурная экология представляет собой «изучение процессов адаптации общества к окружающей среде», ее задача первоначально виделась в «выяснении того, дают ли эти процессы адаптации начало внутренним социальным изменениям эволюционного характера» [Липец, 2017]. Одним из первых, после Стюарта, термин *cultural ecology* использовал в своей работе антрополог из Стэнфордского университета Чарльз Фрэйк [Frake, 1962].

4. Отдельных самостоятельных работ по этноэкологии в советской этнографии в то время еще практически не было, хотя имплицитно тема, безусловно, присутствовала в целом ряде этнографических исследований. Едва ли не первой публикацией, в которой рассматривалась эта тема, можно считать статью В. Козлова «Основные проблемы этнической экологии» в журнале «Советская этнография» [Козлов, 1983] – в начале текста сказано, что эта работа представляет собой «первую попытку рассмотрения этнической экологии».

5. Александр Бикбов приводит пример перевода на русский язык самой известной и значительной работы Эмиля Бенвениста. Речь идет о его *Le vocabulaire des institutions indo-européennes*. В русском издании словаря «институты переводятся как термины» [Бикбов,



как мы постараемся показать ниже, в отношении экологии культуры институциональное поле имеет существенное эпистемологическое значение.

Вместе со статьей «Экология культуры» в 1980-е мне довелось ознакомиться и с другими статьями Лихачева из сборника «Прошлое – будущему» [Лихачев, 1985]. Большинство текстов сборника имеют научно-публицистический характер. Это в полной мере относится и к статье об экологии культуры. Симптоматично, что первая публикация данного текста состоялась в журнале «Москва» в 1979 году: ни прежде, ни сейчас «Москва» не представляет собой академическое издание, это журнал литературный и публицистический, ориентированный на широкий круг читателей, учредителями издания были Союз писателей РСФСР и его московское отделение (с 1993 года издание имеет подзаголовок «журнал русской культуры»). Подтверждением научно-публицистического характера работы явились и ее многочисленные повторные публикации в журналах «Памятники отечества» (1980), «Знание – сила» (1982), «Клуб и художественная самодеятельность» (1984). В наиболее позднем авторском издании текста – сборнике работ «Русская культура» – есть любопытный комментарий самого Лихачева о том, что этот термин впервые вводился им в *иностранной прессе* [Лихачев 2000, с. 423] (хотя ссылки на соответствующие издания не приводятся). Публицистическую рамку восприятия усиливает простота изложения, доверительная интонация, а также широта взгляда, соединяющая «культурное и природное», «родное» и «вселенское».

В этом смысле напоминание некоторых мест из первоначальной публикации представляется не только уместным, но и необходимым. Лихачев пишет: «любовь к родному краю, родной культуре, родному селу или городу – начинается с малого – с любви к своей семье, к своему жилищу, к своей школе. Постепенно расширяясь, эта любовь к родному переходит в любовь к своей стране – к ее истории, ее прошлому, а затем ко всему человечеству, к человеческой культуре» [Лихачев, 1985, с. 49]. Симптоматично, что автор тут же, в самом начале статьи, заводит речь об *интернационализме* – очень советском понятии из того времени. «Истинный патриотизм – это первая ступень к действенному интернационализму. Когда я хочу представить себе истинный интернационализм, я воображаю себя смотрящим на нашу Землю из мирового пространства. Крошечная планета, на которой мы все живем, бесконечно дорогая нам и такая одинокая среди галактик, отделенных друг от друга миллионами

световых лет» [Лихачев, 1985, с. 49]. Предлагаемая Лихачевым трактовка интернационализма не вполне официальна, она выводит читателя за рамку советского идеологического дискурса, ведет его в пространство планетарного. И она очень близка и созвучна духу русского космизма.

Итак, впервые опубликованная еще в 1979 году, а позже неоднократно переизданная, статья Лихачева об экологии культуры не имела собственно академического характера. Эту статью исследователи Лихачева справедливо включают в публицистическую часть его наследия, что, разумеется, никоим образом не снижает ее значимости. Статья заканчивалась выдвиганием амбициозной задачи, предусматривающей выделение особой области научных поисков, объединенной рамкой экологии культуры. Этому предложению предшествует целый ряд тезисов: «наука, которая занимается охраной и восстановлением окружающей природы, называется экологией и как дисциплина начинает уже сейчас преподаваться в университетах. Но экологию нельзя ограничивать только задачами сохранения биологической среды. Для жизни человека не менее важна среда, созданная культурой его предков и им самим. Сохранение культурной среды – задача не менее существенная, чем сохранение окружающей природы. Если природа необходима человеку для его биологической жизни, то культурная среда столь же необходима для его духовной, нравственной жизни, для его «духовной оседлости», для его привязанности к родным местам, нравственной самодисциплины и социальности. Между тем вопрос о *нравственной экологии* не только не изучается, он даже не поставлен нашей наукой» [Лихачев, 1985, с. 50, 62].

Важно отметить, что экология культуры выступает в статье в качестве синонима нравственной экологии. В современной энвайронментальной антропологии сфера этического (новой экологической этики) так или иначе занимает очень значимое – возможно, даже узловое – место. И тем не менее, говоря о нравственной экологии, Лихачев имеет в виду не выделение каких-то специальных сфер экологической этики, и речь у него, конечно, не об экологической трансформации современного этического дискурса как такового. Его обеспокоенность состоит в заботе по поводу нравственных устоев современной жизни. Возможно ли, что тезис Лихачева о *нравственной экологии* встретил возражения, и были ли это возражения экологов? В отсутствие документальных подтверждений об этом остается только догадываться. Однако в итоговой публикации текста<sup>6</sup>

2014, с. 9]. Для нас это может быть стимулом движения в обратном направлении, когда те или иные термины (в том числе и существующие в академическом пространстве) распознаются еще и как социальные институты.

6. Существует две версии текста «Экология культуры». Одна версия – это статья советского времени (журнальные публикации 1979, 1980, 1982 и 1984 годов. Идентичный текст помещен в издании «Прошлое – будущему» [Лихачев, 1985]. Но наряду с этой ранней версией текста существует и более поздняя, представляющая собой значительно переработанный и видоизмененный текст, более академический и концептуальный. Он помещен в итоговый сборник трудов «Русская культура», увидевший свет уже после кончины Лихачева [Лихачев, 2000, с. 91–102]. С частичными сокращениями эта версия текста была перепечатана в журнале «Экология и жизнь» в 2012 году [Лихачев, 2012]. В поздней (1990-х годов) глубоко переработанной версии текста «Экология культуры» пассаж о «действенном интер-

«Экология культуры» Лихачев отмечает, что «в свое время предложил осторожный термин для защиты человеческой культуры – экология культуры, встретивший первоначально некоторые возражения, но впоследствии принятый и распространившийся широко в научной и публицистической прессе. Экология представляет собой взгляд на мир как на дом. Природа – дом, в котором живет человек. Но культура тоже дом для человека, причем дом, создаваемый самим человеком» [Лихачев, 2000, с. 92]. В этом толковании культурное и природное выступают как две стороны общей локальной ойкумены; это две взаимообуславливающие среды, составляющие вместе единую – третью – среду.

В понимании Лихачева, культурная экология – «это и произведения архитектуры, различных искусств, литературы в том числе, это и язык, это и все культурное наследие человечества. Выбросите что-либо из сферы экологии культуры, – пишет он, – и человек лишится части своего «дома». Поэтому заботы экологов, – полагает он, – должны распространяться не только на условия, в которых живет человек в природе, но и на условия, в которых человек существует в создаваемой им культуре. Объединение под одним названием «экология» двух ее частей – экологии природы (с человеком) и экологии культуры (тоже с человеком), – утверждает Лихачев, – тем более разумно, что очень часто природа и культура страдают от общих причин. И отношение к природе, и отношение к культуре требуют общих правил нравственности, общего осознания человеком себя как части природы и культуры. Человек – часть природы, и отсутствие в природе духовного человека, представляющего как бы «самосознание вселенной», лишает смысла существования не только человека, но и все сущее. *Такую обезглавленную природу не будет смысла сохранять*» [Лихачев, 2000, с. 98]. (Курсив мой. – Ю. А.) Вряд ли можно сомневаться, что, с точки зрения современных энвайронменталистов, последнее утверждение будет воспринято как неэкологичное, идущее вразрез с энвайронментальной этикой, поддерживающее столь оспариваемую ныне претензию на «человеческую исключительность» [Шефер, 2010]. Пожалуй, что оно воспринималось бы таковым уже и в 1990-е годы.

Однако не будем торопиться с выводом (ведь в экологии культуры все довольно амбивалентно). Согласно Лихачеву (в этой, более поздней, публикации 1990-х), «в истории существуют три этапа подхо-

да к проблеме природы и культуры. Первый этап, который мы прошли, – насильственного изъятия у природы всего насущно необходимого. Второй этап, к которому мы переходим, – разумного изъятия с «оглядкой», но также насильственного». Лишь третий этап – возможно, отдаленного будущего – рисуется как период «полного прекращения насилия над природой и культурой и сосуществования общего, союзного» [Лихачев, 2000, с. 98]. Три эти этапа, полагает Лихачев, были намечены еще в работе Владимира Соловьева «Оправдание добра»: «цель труда по отношению к материальной природе не есть пользование ею для добывания... а совершенствование ее самой – оживление в ней мертвого, одухотворение вещественного. Способы не могут быть здесь указаны, они составляют задачу искусства (в широком смысле греческой *techne*). Но прежде всего важно отношение к самому предмету, внутреннее настроение и вытекающее из него направление деятельности. Без любви к природе для нее самой нельзя осуществить нравственную организацию материальной жизни» [Лихачев, 2000, с. 100]. Ссылка на философию всеединства Владимира Соловьева весьма показательна с точки зрения области обоснований и самого дискурсивного поля «экологии культуры». Другим важным концептуальным персонажем в ее обосновании неизменно выступает Владимир Вернадский с его известными парными категориями биосферы и ноосферы<sup>7</sup>.

Первый отечественный аналитический обзор состояния исследований по экологии культуры был подготовлен еще в 1990 году в секторе культурологии Института научной информации по общественным наукам [Левит, 1990], а в 1991 году советский и российский искусствовед и философ Олег Игоревич Генисаретский применил предложенное Лихачевым понятие об экологии культуры к обсуждению идей проектной культуры [Генисаретский, 1991]. Работа была выполнена во Всероссийском научно-исследовательском институте технической эстетики (ВНИИТЭ). Вообще говоря, Генисаретского в каком-то смысле можно считать соавтором лихачевского концепта экологии культуры. К этому понятию он обратился прямо вслед за Лихачевым в 1979 году [Генисаретский, 1979], а в публикациях 1990-х, выполненных во ВНИИТЭ, широко использовал концепт «экология культуры», причем в довольно операциональном смысле: как не только фундаментальное, но и прикладное понятие – моде-

---

национализме», приведенный в начале нашей статьи, как и многие-много другие фрагменты, был исключен из публикации. Зато добавились новые понятия, включая концепт «культурной политики». Идея осталась прежней, но текст – другой!

7. В работах 1990-х годов Лихачев вспоминает Вернадского неоднократно. Он отталкивается от его идей в своей работе о концептосфере русского языка, написанной в 1993 году и ставшей хрестоматийной для российских лингвокультурологов: «термин „концептосфера“ вводится мною по типу терминов Вернадского „ноосфера“, „биосфера“ и пр.» [Лихачев, 1997, с. 287] В обновленном в 1990-е годы варианте статьи об экологии культуры Лихачев пишет: «В свое время В. И. Вернадский предложил понятие „ноосфера“, имея в виду, что сфера человеческого влияния есть сфера влияния разума (от греч. *noos* – „разум“). История, однако, демонстрирует в большей степени неразумное и разрушительное влияние человека, чем разумное. Поэтому я предложил более скромный термин – „гомосфера“ – сфера влияния и воздействия на окружающий мир человеческой деятельности – как разумной, так и неразумной» [Лихачев, 2000, с. 287].

лирующее культурно- и эколандшафтный подход в проектной и дизайнерской деятельности<sup>8</sup>. «В 1970-е годы в атмосфере природоохранительного движения, – вспоминал он, – распространение полуживой среды, основанный на погружении проектируемого объекта в ту или иную среду (пространственно-предметную, знаковую, энергетико-символическую) и на удовлетворении критериев «улучшения среды обитания» в связи с внедрением в нее создаваемого объекта. Скоро обнаружилась связь экологических проектов с культурологическими, поскольку для них исходным оказывается берегающее и восстанавливающее отношение к природным и культурным ценностям, интегрирующее включение каждого объекта в среду как воспроизводимое целое» [Генисаретский, 1994].

В отечественной истории понятия «экология культуры», на наш взгляд, довольно отчетливо наблюдается определенная цезура рубежа 1990–2000-х годов. Вполне вероятно, что она связана со смертью Лихачева, наступившей в 1999 году. И дело совсем не в том, что уход Лихачева мог прервать исследовательский интерес к экологии культуры. Анализ публикаторской активности скорее говорит об обратном. Уже довольно беглый взгляд на литературу, использующую концепт экологии культуры, показывает существенный рост публикаций на эту тему в 2000-е годы. Однако именно в это время – точнее, начиная с середины 2000-х – интересующее нас понятие в значительной мере приобретает черты мемориального; видимо, не случайно обращение к теме экологии культуры так часто оказывается приурочено к юбилейным годовщинам Дмитрия Сергеевича Лихачева. Во всяком случае, бросается в глаза высокая степень корреляции публикаций по теме с юбилейными событиями: 100-летним и 110-летним юбилеями со дня рождения Лихачева, отмечавшимися в 2006 и 2016 годах. Поскольку издательская машина не столь оперативна, постольку юбилейные труды и монографии выходили, как правило, в 2007 и 2017 годах соответственно.

Еще одно отличие, отчасти связанное с первым. Если в 1990-е годы в разработке понятия «экология культуры» заметная роль принадлежала институту технической эстетики (ВНИИТЭ), и особенно работавшему в нем Олегу Генисаретскому, то в 2000-е еще одним важным центром продвижения идей экологии культуры становится Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия – после смерти Лихачева в 1999 году институт был назван его именем. Не будет преувеличением сказать, что инициатива в развитии идей экологии культуры – что все более заметно в последнее время – в значительной мере оказалась «в поле компетенции» Института наследия, что, конечно, неудивительно, если иметь в виду принципиальное совпа-

дение направления лихачевской экологии культуры и исследовательского профиля Института наследия. В 2017 году институтом издан сборник материалов конференции «Экология культуры» – учение о сохранении культурного наследия и вечных ценностей культуры». Сама конференция состоялась в 2016 году и была приурочена к 110-летию юбилею со дня рождения Лихачева. Впрочем, из двух десятков статей сборника только две-три работы в действительности прямо и непосредственно обращаются к заявленной теме экологии культуры, тогда как другие – о иных не менее важных аспектах наследия Лихачева [Экология культуры..., 2017; см. также: Экология культуры..., 2021].

Внимание к экологии культуры ныне в той или иной степени проявляют как университетские гуманитарии, так и педагоги в школе, библиотечные работники. Но насколько это понятие (и стоящее за ним знание) востребовано, например, городскими проектировщиками – это вопрос. И, видимо, вопрос этот не только и даже не столько к последним, но и к тем, кто «проектирует» саму экологию культуры (а это – философы, культурологи, историки). В этой связи позволим себе наблюдение об одном весьма сомнительном проекте экологии культуры. В Институте стран Азии и Африки МГУ на протяжении двух десятков лет (с 1993 по 2014 год) осуществляла свою деятельность научно-поисковая лаборатория «Экология культуры Востока». Руководство ею осуществлялось заслуженным профессором МГУ, синологом-востоковедом Зинаидой Лапиной (1934–2018). Сотрудники лаборатории участвовали в ежегодно проводимых Ломоносовских чтениях (так, на чтениях 2004 года Лапина представляла доклад «Экология культуры как система понятий»), более того, в рамках все тех же Ломоносовских чтений в 2013 и 2014 годах лабораторией проводились секции по экологии культуры Востока. И вот одним из результатов деятельности научно-поисковой лаборатории явилась публикация в 2007 году 900-страничной монографии «Экософия духовной культуры будущего» [Лапина, Шилин, 2007]. А другим – стала книга с живописным, хотя и весьма загадочным названием «Живой университет Японо-России будущего – гармония климата планеты (эко-культурологические основания)» [Лапина, Шилин, 2010].

На фоне подобной «экософской» (но все равно довольно огульной) версии экологии культуры успехи проекта экологии культуры в Петербурге могут показаться гораздо более тихими и незаметными. Относительно недавно – в 2022 году – в Санкт-Петербургском университете вышел сборник работ «Экология культуры: Природа и человек в культурно-цивилизационном пространстве» [Экология культуры..., 2022]. Сборник (его тираж – 300 экз., а до-

8. В 1993 году во ВНИИТЭ состоялась защита диссертации на соискание ученой степени доктора искусствоведения – первая и пока единственная докторская диссертация по экологии культуры дизайна [Кондратьева, 1993]. Заявленная исследовательская цель работы – «формирование культурно-экологического подхода в дизайне» [Кондратьева, 1993, см. также: Кондратьева, 2000].

ступ к электронной версии действует с ограничениями) составлен на основе двух международных семинаров, состоявшихся еще в 2017 году и посвященных, как полагают организаторы сборника, проблемам экологии культуры. Для этого издания характерно, что название «Экология культуры...» выбрано инициаторами семинаров и издателями соответствующей книги скорее как рамочное – удобное, но никак особо не прорабатываемое, а оттого как бы готовое. Работа объединила тексты историков культуры и философов, ставящих вопросы вполне традиционные, но оттого не становящиеся менее важными; а именно – об осмыслении и отношении к природе в христианской европейской и русской цивилизации и культуре. Все это можно и равно полезно обсуждать, притом не обязательно прибегая к понятию «экология культуры». Поэтому применение рамки экологии культуры в этом проекте может выглядеть не вполне убедительным. Однако здесь есть и безусловная интрига, связанная с тем, что выбор рамочного понятия – даже если оно не является отрефлексированным и концептуально проработанным<sup>9</sup> – становится ориентиром трансформации нарративного построения. Для вполне традиционных историко-культурных сюжетов и тем это оказывается довольно важным.

Раз уж речь зашла о Петербурге, стоит отметить еще одну его значимую «опцию» в продвижении экологии культуры. Она связана с регулярно проходящими здесь культурологическими конгрессами. Один из последних – V Российский культурологический конгресс – состоялся в ноябре 2021 года. Он проводился под эгидой уже упомянутого выше Института наследия и Министерства культуры. На конгрессе работала специальная секция экологии культуры [V Российский культурологический конгресс с международным участием, 2021]. Среди ее вопросов: «Научный статус экологии культуры; взаимодействие естественно-научных и гуманитарных дисциплин <...> в деле сохранения этических основ современного общества» а также «Теоретическое осмысление перспектив и путей разрешения современных глобальных кризисов природопользования». Докладчики – как это часто бывает – не следовали данному вопросному листу секции, а знакомили со своими темами, в которых присутствовала по-разному понятая экология культуры. В концептуальном смысле наиболее значимый доклад – и именно по экологии культуры – прозвучал не на секции с идентичным названием, а на пленарном заседании. Это доклад Игоря Вадимовича Кондакова. В названии его доклада «Культурология и биология: судьбы культурного и природного наследия» термин «экология культуры» отсутствовал,

а между тем трактовка кажется важной. Отталкиваясь от лихачевского понимания экологии культуры, Кондаков производит сцепку данного проекта с энвайронментальными подходами и по сути дела предлагает энвайронментальную рамку его рассмотрения. Представляется, что это как раз то, чего постлихачевскому проекту экологии культуры так недоставало все последнее время.

«Еще академик Д. С. Лихачев, – говорит Кондаков, – высказывал гипотезу, что существуют „культура природы“, „экология культуры“ и другие точки взаимодействия между культурным и природным наследием, которое необходимо рассматривать в едином историческом и ценностно-смысловом контексте. На наших глазах происходит расширение понятия „культура“, в содержание которого входят, с одной стороны, „предкультурные“ природные явления, в процессе эволюции приведшие к возникновению культуры, а с другой стороны – „сверхкультурные“ явления, принадлежащие к виртуальной реальности. Те и другие воспринимаются в едином формате, предполагающем неразличение природы и культуры. Соответственно меняется и представление о первичном культурогенезе, не ограничиваемемся параметрами первобытного общества. Сегодня все чаще заходит речь о „культурогенезе до культурогенеза“, то есть о природных предпосылках культуры, о возникновении культуры до человека и человечества. Успехи этологии и генетики, эволюционной антропологии, этногенетических и гендерных исследований свидетельствуют о различных феноменах „нечеловеческой культуры“ (например, „культуры животных“ и видовых субкультур животного и даже растительного мира), о различных коммуникативных механизмах, существующих в природном мире. Все эти феномены еще только начинают изучаться – как с точки зрения биологии, так и с точки зрения культурологии, семиотики и антропологии» [Кондаков, 2021, с. 32]. Проецируя гипотезу экологии культуры Лихачева на плоскость энвайронментальной антропологии, Кондаков предлагает перспективную эпистемологическую рамку для ее нового прочтения.

От высокого уровня теории вернемся еще раз к весьма приземленной теме петербургского вклада в дисциплинарное пространство экологии культуры. «Лихачевская» тема вообще и его экологии культуры в частности давно поддерживается Гуманитарным университетом профсоюзов, возглавляемым профессором Александром Запесоцким (автором монографии о Лихачеве [Запесоцкий, 2007]). В университете ежегодно проводятся масштабные Лихачевские чтения. Но что не менее важно – создан портал «Площадь Лихачева», в котором пред-

9. «Понятия гуманитарных теорий, – отмечает С. Н. Зенкин, – в отличие от понятий точных наук, обычно возникают не после, а до уяснения их содержания. Если математики, с самого начала договорившись о значении какого-либо термина, в дальнейшем пользуются им без дискуссий, в ходе синтетических процедур, то философы или историки обычно имеют дело с уже данным в языке, не вполне терминологизированным словом, и их аналитические процедуры как раз и призваны прояснить это слово – „миф“, придать ему пусть и не строго однозначное, но хотя бы рационально осмысленное значение» [Зенкин, 2012, с. 137].

ставлены весьма качественные и легко доступные электронные издания его текстов, собирается литература на лихачевскую тему. Благодаря этому ресурсу в этой работе нам довольно быстро удалось установить наличие двух сильно разнящихся между собой версий его «экологии культуры», имеющих одно и то же дублирующее название. Речь идет о двух вариантах статьи «Экология культуры», относящихся к советскому и уже новому российскому периодам времени соответственно. Эти два несопадающих текста, но с одинаковым названием достаточно хорошо показывают изменения в языке и взгляде Лихачева на экологию культуры. И стоит отметить, что итоговая публикация – все же более энвайронментальная, чем исходная, первая. Упомянутый портал, видимо, нуждается в дальнейшем развитии – было бы полезно, чтобы он не только аккумулировал тексты собственно лихачевских исследований, но и работы, развивающие идеи Лихачева (например, по тематическим рубрикам, включая, разумеется, и экологию культуры тоже) – тогда он приобрел бы в полной мере характер не только информационного, мемориального, но и эвристического проекта.

В целом можно сказать, что если в 1990-е годы публикаций по экологии культуры еще относительно немного, то после смерти Лихачева, и особенно с середины 2000-х, это количество возрастаеткратно [Бакирова, 2006; Кузнецова, 2017; Устюгова, 2013 и др.]. Среди многочисленных публикаций – не только отдельные статьи российских исследователей или коллективные монографии, но также и выполненные диссертационные работы (на соискание ученых степеней кандидата философских наук и культурологии [Ставицкая, 2014; Калабухов, 2007 и др.]). И в этом смысле культурологическая индустрия экологии культуры может рассматриваться как «набирающая обороты». При этом в ней за редкими исключениями отсутствует проектная составляющая, о месте которой в связи с экологией культуры говорил в свое время Генисаретский. Одним из немногих практических проектов, реализуемых все тем же Институтом природного и культурного наследия, является проект, связанный с изучением и сохранением целостной среды усадебных комплексов. Они рассматриваются, изучаются и оберегаются как ландшафтные и культурные памятники. Ценность данного проекта видится в том, что он по духу оказался не только эколого-культурный сам по себе, но также и основательно «лихачевский» (ведь и известную «Поэзию садов» Лихачева тоже стоило бы обсуждать в контексте идеи экологии культуры, на что сейчас, в этой статье, у нас уже не остается места).

В российском культурологическом проекте экологии культуры есть, как принято обычно говорить, свои слабые и сильные стороны – некоторые реальные достижения и вполне очевидные или даже громкие (экософские) провалы, определенно существующие перспективы и свои опасности. Одна

из опасностей – или, по крайней мере, ловушек – видится в том, что публикаторскую деятельность по теме экологии культуры за последние годы поразила (если только позволить себе эту экокультурную метафору) своеобразная эпидемия терминов творчества или изобретения концептов.

Производство экологически-культурных терминов оказываются вовлечены и уже состоявшиеся ученые, и молодые исследователи, производящие на свет все новые и новые дисциплины, почти неизменно оказывающиеся в лоне отечественной экологии культуры или, напротив, расширяющие ее рамки. Так в контексте экологии культуры принято говорить об «экологии языка», а иногда и об «экологии имени». В последние годы в ту же рамку экологии культуры пытаются встроить (а то и втиснуть) «лингвозкологию» и «эколингвистику». Насколько эти попытки будут успешными или нет, разумеется, покажет время, но пока некоторые из предлагаемых понятий выглядят не только непроработанными, но и околонаучными (что невольно вызывает в памяти историю марризма в языкознании. Но только если у Марра все вращалось вокруг стадияльного глоттогенеза, то тут – вокруг экологии языка).

У Лихачева в его экологию культуры включен и феномен языка, который тоже нас окружает, и «дом». В современном российском производстве экологии культуры говорится о лингвозкологии [Сковородников, 2019; Курашкина, 2017]. Хотя становление этой дисциплины связывают с подходами американского лингвиста Эйнара Хаугена (1906–1994) [Haugen, 1972], однако в российском контексте ее размещают также и в пространстве экологии культуры. «Лингвистическая экология – название этой науки, – пишет Елена Семчук, – двояко: и лингвозкология, и эколингвистика». Главной задачей лингвозкологии в предлагаемой интерпретации оказывается «диагностика современного состояния языка, языкового и информационного пространства с целью сохранения, оздоровления и реанимирования разрушенных языковых компонентов и явлений, а также изучение языковой личности как носителя языка и творца речевой, коммуникативной деятельности, *усилия которой следует направлять на создание положительного биоэнергетического поля и формирование гуманистического инвайронментального образа мышления*» [Семчук, 2019, 1234] (Курсив мой. – Ю. А.) В этой связи остается с опаской ожидать, какие еще нетривиальные интерпретации могут подстергать нас в будущем. Например, в связи с популяризацией идеи об экологии образования, также позиционируемой в качестве составной части экологии культуры. Не обернется ли это, скажем, экокультурно мотивированными «чистками» в образовательной сфере? При кажущейся абсурдности подобного предположения оно может оказаться вполне реальным, если учесть весьма консервативную риторику и культурную оптику

части публикаций на темы «экологии образования и культуры»<sup>10</sup>.

Обращение к использованию концепта «экология культуры» в российской гуманитаристике показывает, что для производства знания по экологии культуры до недавнего времени была характерна довольно высокая степень самоизоляции в рамках этой «отечественной исследовательской индустрии». Работы российских авторов, пишущих на темы экологии культуры, за довольно редкими исключениями (об одном из них говорилось выше) демонстрируют малую степень включенности в энвайронментальную проблематику современной антропологии, что находит свое выражение в отсутствии существенных мостов и сопряжений с ней. Между тем поле для такой синопсии очевидным образом присутствует. В качестве примера стоит указать на то, что в образовательной программе студентов-культурологов есть соответствующий курс. На факультете культурологии Российского государственного гуманитарного университета такой курс – по выбору – читается на протяжении нескольких лет [Экология культуры, 2019] – и в нем находится место и лихачевской версии «экологии культуры», но также и проблематике «культурной экологии» или «этноэкологии» (в духе последователей Дж. Стюарта), и в не меньшей мере – чтению современных энвайронментальных текстов. Возможно, что такие университетские курсы могли бы стать одной из точек роста – или, как модно сейчас говорить, точкой сборки российской «экологии культуры», правда, в уже обновленном виде. Об этом, видимо, нужно напоминать с той большей настойчивостью, что представители энвайронментализма или экокритицизма все же проявляют некоторый встречный интерес к российской концепции экологии культуры – по крайней мере в наиболее доступном и открытом освоению «лихачевском» варианте [см.: Perkiomaki, 2021, с. 84, 95–97, 233], как являющему собой пример – или, если вспомнить еще и Константина Паустовского, то скорее даже один из примеров – своеобразного «русского энвайронментализма».

## Источники

- Абаев Н. В. (1989) Чань-буддизм и культурно-психологические традиции в средневековом Китае. Новосибирск: Наука.
- Асоян Ю. А. (1990) Реликты ранних представлений о природе в традиционной культуре бурят // Советская этнография. 1990. № 5.
- Бакирова Д. (2006) Экология культуры и экология природы: точка расхождения в работах Д. С. Лихачева // Вестник Казанского ун-та культуры и искусств. № 3. С. 18–24.
- Бикбов А. Т. (2014) Грамматика порядка. Историческая социология понятий, которые меняют нашу реальность. М: Издательский дом Высшей школы экономики.
- Генисаретский О. И. (1979) Временные характеристики среднего поведения как проблема экологической эстетики // Творческие проблемы дизайна. М.: ВНИИТЭ. С. 62–65.
- Генисаретский О. И. (1991) Экология культуры. Теоретические и проектные проблемы. М.: НИИК.
- Генисаретский О. И. (1994) Деятельность проектирования и проектная культура. Предисловие к неизданной книге о проектной культуре // Электронная публикация: Центр гуманитарных технологий. 15.03.2007. Режим доступа: <https://gtmarket.ru/library/articles/2692>. (дата обращения: 06.01.2024).
- Запесоцкий А. С. (2007) Культурология Дмитрия Лихачева. СПб.: Наука.
- Зенкин С. Н. (2012) Культурология префиксов // Он же. Работы о теории: Статьи. М.: Новое литературное обозрение. С. 137–147.
- Калабухов Д. А. (2007) Экология культуры: культурно-антропологические аспекты. Автореферат дисс. на соискание ученой степени к. филос. н. Белгород.
- Козлов В. И. (1983) Основные проблемы этнической экологии // Советская этнография. № 1. С. 3–16.
- Козлов В. И. (1994) Этническая экология. Становление дисциплины и история проблем. М.: ИЗА РАН.
- Кондаков И. В. (2021) Культурология и биология: судьбы культурного и природного наследия // V Российский культурологический конгресс с международным участием «Культурное наследие – от прошлого к будущему»: программа и тезисы докладов. Санкт-Петербург, 8–10 ноября 2021 г. СПб., М.: Институт Наследия. С. 32–33.
- Кондратьева К. А. (1993) Экология культуры и проблемы гуманизации дизайнерского проектирования. Автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора искусствоведения.
- Кондратьева К. А. (2000) Дизайн и экология культуры. М.: МГХПУ им. С. Г. Строганова.
- Кузнецова Т. Ф. (2017) Культурные константы и экология культуры // Знание. Понимание. Умение. № 4. С. 208–217.
- Курашкина Н. А. (2015) Эколингвистика или лингвоэкология? Терминологическая дилемма междисциплинарной области // Экология языка и коммуникативная практика. № 1. С. 142–153.
- Лапина З. Г., Шилин К. И. (2007) Экософия духовной культуры будущего. М.: АИРО-XXI.
- Лапина З. Г., Шилин К. И. (2010) Живой университет Японо-России будущего – гармония климата планеты (экокультурологические основания). Часть 2. М.: Пробел-2000.
- Левит С. Я. (1990) Экология культуры. Научно-аналитический обзор. М.: ИНИОН.
- Липец Е. Ю. (2017) Культурная экология: современные аспекты исследования этнической культуры // Научная мысль Кавказа. № 4. С. 42–46.
- Лихачев Д. С. (1985) Экология культуры // Он же. Прошлое – будущему: статьи и очерки. Л.: Наука. С. 49–63.
- Лихачев Д. С. (1997) Концептосфера русского языка // Русская словесность. От теории словесности к структуре текста / под ред. В. П. Нерознака. М.: Academia. С. 280–287.
- Лихачев Д. С. (2000) Русская культура. М.: Искусство.
- Лихачев Д. С. (2012) Экология культуры // Экология и жизнь. № 6 (127). С. 37–39.
- Семчук Е. В. (2019) Лингвоэкология как междисциплинарная наука. С. 1234. Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/63/9073/> (дата обращения: 08.01.2024).

10. «Экологизация <...> сознания, культуры и искусства, информации, – читаем в одной из российских публикаций на темы экологии культуры, – являются основанием выживания человечества в 21-м веке <...> Культурно-воспитательные учреждения обладают колоссальным и практически не используемым потенциалом в деле экологического воспитания населения, поэтому культура, искусство должны стать высокоэкологичными, духовными, очиститься от скверны губительной для души массовой культуры».

- Сковородников А. П. (2019) О некоторых нерешенных вопросах лингвоэкологии // Политическая лингвистика. № 5 (77). С. 1–14;
- Ставицкая Е. А. (2014) Экология культуры в отечественной культурологической мысли. Автореферат дисс. на соискание ученой степени к. филос. н. Москва.
- Урбанаева И. С. (1995) Человек у Байкала и мир Центральной Азии. Улан-Удэ: БНЦ СО РАН.
- Устюгова Е. Н. (2013) Экология культуры: грани проблемы // Вестник СПбГУ. № 3. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekologiya-kultury-grani-problemy>. (дата обращения: 08.01.2024).
- Шефер Ж.-М. (2010) Конец человеческой исключительности. М.: Новое литературное обозрение.
- Экология культуры (2015) // Международный журнал исследований культуры. № 1(18).
- Экология культуры – учение о сохранении культурного наследия и вечных ценностей культуры: к 110-летию со дня рождения академика Д. С. Лихачева (2017) // Научный сборник по материалам Международной юбилейной научной конференции «Экология культуры – учение о сохранении культурного наследия и вечных ценностей культуры: к 110-летию со дня рождения академика Д. С. Лихачева», 26 октября 2016 г. в Российском научно-исследовательском институте культурного и природного наследия им. Д. С. Лихачева / отв. ред. С. Ю. Житнев. М.: Институт наследия.
- Экология культуры: историко-научные, экологические, социокультурные, гуманитарные аспекты (2021) / отв. ред. А. Г. Назаров. М.: Ленанд.
- Экология культуры. (2019) Рабочая программа дисциплины. Направление подготовки 51.03.01. Культурология / сост. Ж. В. Уманская. М.: РГГУ.
- Экология культуры: Природа и человек в культурно-цивилизационном пространстве. Сборник научных статей (2022) / под. ред. О. Б. Сокуровой, М. Н. Цветаевой. СПб.: Издательство Санкт-Петербургского государственного ун-та.
- Эстетическое воспитание и экология культуры. Сборник статей (1988) / отв. ред. О. И. Генисаретский. М.: Советский художник.
- V Российский культурологический конгресс с международным участием (2021) «Культурное наследие – от прошлого к будущему»: программа и тезисы докладов. Санкт-Петербург, 8–10 ноября 2021 г. СПб.; М.: Институт Наследия, 2021.
- Frake Ch. O. (1962) Cultural Ecology and Ethnography // American Anthropologist. New Series. Vol. 64. No. 1. Part 1. P. 53–59.
- Haugen E. (1972) The Ecology of Language. Stanford: Stanford University Press.
- Perkiomaki M. (2021) Imagined Riverography of Late Twentieth-Century Russian Prose. Academic Dissertation. Tampere University, Faculty of Information Technology and Communication Sciences.
- Steward J. H. (1955) Theory of Cultural Change: The Methodology of Multilinear Evolution. Champaign, IL: University of Illinois Press.
- ON THE CONCEPT OF “ECOLOGY OF CULTURE”: HISTORY AND CURRENT STATE**
- Yuliy A. Asoyan**, Candidate of Philosophy, Associate Professor, Department of History and Theory of Culture, Faculty of Cultural Studies, Russian State University for the Humanities (RSUH), 6 Miusskaya Square, Moscow, 125047, Russian Federation.  
E-mail: [assoyan@mail.ru](mailto:assoyan@mail.ru)
- This article examines the history of the concept of “the ecology of culture”, which was introduced in 1979 by Dmitry Likhachev (1906–1999). He interpreted it as a synonym for “moral ecology”. The article unfolds the history of the concepts in three aspects: genealogical, institutional, and epistemological. In the Russian history of this concept, the author sees a break at the turn of the 1990–2000s. In the 1990s, Oleg Genisaretsky played a significant role in the development of the idea of ecology of culture to form and promote a cultural-ecological approach in project design activities. From the mid-2000s, despite significant support for the “ecology of culture” project at the Likhachev Russian Research Institute of Cultural and Natural Heritage, this concept has increasingly acquired the features of a memorial – the appeal to Likhachev is mainly timed to coincide with his anniversary. The appearance in the 2010s and 2020s, in connection with the “ecology of culture” in the Russian humanitarian space, of such vague and undeveloped concepts such as “linguistic ecology” or “ecology of education” discredit the epistemological and practical content of the term “the ecology of culture” rather than meaningfully developing it. The prospects for the concept proposed by Likhachev are seen not in highlighting the ecology of culture as another field of extensive near-humanitarian research, and not in “moral ecology,” but in the inclusion of this concept in the practice of modern environmental and ecocritical research.
- Keywords:** history of concepts; ecology of culture; moral ecology; Dmitry Likhachev; environmentalism.
- Citation:** Asoyan Yu. A. (2024) The Concept of “The Ecology of Culture”: History and Current State. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 30–41. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202430-41>

## References

- V Rossiyskiy kul'turologicheskiy kongress s mezhdunarodnym uchastiem [V Russian Cultural Studies Congress with International Participation] (2021) 'Kul'turnoe nasledie—ot proshlogo k budushchemu': programma i tezisy dokladov [‘Cultural Heritage—From the Past to the Future’: Program and Abstracts of Reports]. St. Petersburg; Moscow: Institut Naslediya, November 8–10, 2021 (in Russian).
- Abaev N.V. (1989) Chan'-buddizm i kul'turno-psikhologicheskie traditsii v srednevekovom Kitae [Chan Buddhism and Cultural-Psychological Traditions in Medieval China]. Novosibirsk: Nauka (in Russian).
- Asoyan Yu.A. (1990) Relikty rannikh predstavleniy o prirode v traditsionnoy kul'ture buryat [Relics of Early Perceptions of Nature in the Traditional Culture of the Buryats]. *Sovetskaya etnografiya* [Soviet Ethnography], 1990, no 5 (in Russian).
- Bakirova D. (2006) Ekologiya kul'tury i ekologiya prirody: tochka raskhozhdeniya v rabotakh D.S. Likhacheva [Ecology of Culture and Ecology of Nature: Points of Divergence in the Works of D.S. Likhachev]. *Vestnik Kazanskogo un-ta kul'tury i iskusstv* [Bulletin of the Kazan University of Culture and Arts], no 3, pp. 18–24 (in Russian).
- Bikbov A.T. (2014) Grammatika poryadka. Istoricheskaya sotsiologiya ponyatiy, kotorye menyayut nashu real'nost' [Grammar of Order: Historical Sociology of Concepts That Change Our Reality]. Moscow: Izdatel'skiy dom Vysshey shkoly ekonomiki (in Russian).
- Ekologiya kul'tury (2015). *Mezhdunarodnyy zhurnal issledovaniy kul'tury* [International Journal of Culture Studies], no 1(18) (in Russian).
- Ekologiya kul'tury [Ecology of Culture] (2019) *Rabochaya programma distsipliny. Napravlenie podgotovki 51.03.01. Kul'turologiya* [Syllabus for the Discipline. Training Direction 51.03.01. Cultural Studies]/compiled by Zh.V. Umanskaya. Moscow: RGGU (in Russian).
- Ekologiya kul'tury—uchenie o sokhraneni kul'turnogo naslediya i vechnykh tsennostey kul'tury: k 110-letiyu so dnya rozhdeniya akademika D.S. Likhacheeva [Ecology of Culture—the Doctrine of Preserving Cultural Heritage and Eternal Cultural Values: For the 110th Anniversary of the Birth of Academician D.S. Likhachev] (2017). *Nauchnyy sbornik po materialam Mezhdunarodnoy yubileynoy nauchnoy konferentsii 'Ekologiya kul'tury—uchenie o sokhraneni kul'turnogo naslediya i vechnykh tsennostey kul'tury: k 110-letiyu so dnya rozhdeniya akademika D.S. Likhacheeva', 26 oktyabrya 2016 g. v Rossiyskom nauchno-issledovatel'skom institute kul'turnogo i prirodnoogo naslediya im. D.S. Likhacheeva* [Proceedings of the International Anniversary Scientific Conference “Ecology of Culture—the Doctrine of Preserving Cultural Heritage and Eternal Cultural Values: For the 110th Anniversary of the Birth of Academician D.S. Likhachev”, October 26, 2016, at the Russian Research Institute of Cultural and Natural Heritage named after D.S. Likhachev]/ed. by S.Yu. Zhitnev. Moscow: Institute of Heritage (in Russian).
- Ekologiya kul'tury: istoriko-nauchnye, ekologicheskie, sotsiokul'turnye, gumanitarnye aspekty [Ecology of Culture: Historical-Scientific, Ecological, Sociocultural, and Humanitarian Aspects] (2021). Moscow: Lenand (in Russian).
- Ekologiya kul'tury: Priroda i chelovek v kul'turno-tsivilizatsionnom prostranstve. Sbornik nauchnykh statey [Ecology of Culture: Nature and Human in the Cultural-Civilizational Space. Collection of Scientific Articles] (2022)/ed. by O.B. Sokurov, M.N. Tsvetaevoy. St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg State University (in Russian).
- Esteticheskoe vospitanie i ekologiya kul'tury. Sbornik statey [Aesthetic Education and Ecology of Culture. Collection of Articles] (1988)/ed. by O.I. Genisaretsky. Moscow: Sovetskiy khudozhnik (in Russian).
- Frake Ch. O. (1962) Cultural Ecology and Ethnography. *American Anthropologist. New Series*. Vol. 64. No. 1. Part 1. P. 53–59.
- Genisaretskiy O.I. (1994) Deyatel'nost' proektirovaniya i proektnaya kul'tura. Predislovie k neizdannoy knige o proektnoy kul'ture [Design Activity and Project Culture: Preface to an Unpublished Book on Project Culture]. *Elektronnaya publikatsiya: Tsentri gumanitarnykh tekhnologiy* [Electronic Publication: Center for Humanitarian Technologies]. Available at: <https://gtmarket.ru/library/articles/2692> (accessed 06 January 2024) (in Russian).
- Genisaretskiy O.I. (1991) Ekologiya kul'tury. Teoreticheskie i proektnye problemy [Ecology of Culture: Theoretical and Project Issues]. Moscow: NIIK (in Russian).
- Genisaretskiy O.I. (1979) Vremennye kharakteristiki sredovogo povedeniya kak problema ekologicheskoy estetiki [Temporal Characteristics of Environmental Behavior as a Problem of Ecological Aesthetics]. *Tvorcheskie problemy dizayna* [Creative Problems of Design], Moscow: VNIITE, pp. 62–65 (in Russian).
- Haugen E. (1972) The Ecology of Language. Stanford: Stanford University Press.
- Kalabukhov D.A. (2007) Ekologiya kul'tury: kul'turno-antropologicheskie aspekty [Ecology of Culture: Cultural-Anthropological Aspects]. *Avtoreferat diss. na soiskanie uchenoy stepeni k. filosof. n.* [Ph.D. thesis abstract in philosophy], Belgorod (in Russian).
- Kondakov I.V. (2021) Kul'turologiya i biologiya: sud'by kul'turnogo i prirodnoogo naslediya [Cultural Studies and Biology: The Fates of Cultural and Natural Heritage]. *V Rossiyskiy kul'turologicheskiy kongress s mezhdunarodnym uchastiem "Kul'turnoe nasledie—ot proshlogo k budushchemu": programma i tezisy dokladov* [V Russian Cultural Congress with International Participation “Cultural Heritage—From the Past to the Future”: Program and Abstracts of Reports. Saint Petersburg]. Saint Petersburg, 8–10 November 2021. Saint Petersburg; Moscow: Institut Naslediya. pp. 32–33.
- Kondratyeva K.A. (2000) Dizayn i ekologiya kul'tury [Design and Ecology of Culture]. Moscow: MGKhPU im. S.G. Stroganova (in Russian).
- Kondratyeva K.A. (1993) Ekologiya kul'tury i problemy gumanizatsii dizaynerskogo proektirovaniya [Ecology of Culture and the Problems of Humanization in Design Planning]. *Avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoy stepeni doktora iskusstvovedeniya* [Abstract of the dissertation for the degree of Doctor of Art Studies].
- Kozlov V.I. (1994) Etnicheskaya ekologiya. Stanovlenie distsipliny i istoriya problem [Ethnic Ecology: The Formation of the



- Discipline and the History of Problems]. Moscow: IEA RAS (in Russian).
- Kozlov V.I. (1983) Osnovnye problemy etnicheskoy ekologii [Major Problems of Ethnic Ecology]. Sovetskaya etnografiya [Soviet Ethnography], no 1, pp. 3–16 (in Russian).
- Kurashkina N.A. (2015) Ekolingvistika ili lingvoekologiya? terminologicheskaya dilemma mezhdistsiplinarnoy oblasti [Ecological Linguistics or Linguoecology? A Terminological Dilemma of an Interdisciplinary Field]. *Ekologiya yazyka i kommunikativnaya praktika* [Ecology of Language and Communicative Practice], no 1, pp. 142–153 (in Russian).
- Kuznetsova T.F. (2017) Kul'turnye konstanty i ekologiya kul'tury [Cultural Constants and Ecology of Culture]. *Znanie. Ponimaniye. Umenie* [Knowledge. Understanding. Skill], no 4, pp. 208–217 (in Russian).
- Lapina Z.G., Shilin K.I. (2007) Ekosofiya dukhovnoy kul'tury budushchego [Ecosophy of the Spiritual Culture of the Future]. Moscow: AIRO-XXI (in Russian).
- Lapina Z.G., Shilin K.I. (2010) Zhivoy universitet Yaponno-Rossii budushchego – garmoniya klimata planety (eko-kul'turologicheskie osnovaniya) [The Living University of Japan-Russia of the Future – Harmony of the Planet's Climate (Eco-Cultural Foundations)]. Part 2. Moscow: Probel-2000 (in Russian).
- Levit S.Ya. (1990) Ekologiya kul'tury. Nauchno-analiticheskiy obzor [Ecology of Culture: A Scientific-Analytical Review]. Moscow: INION (in Russian).
- Likhachev D.S. (2012) Ekologiya kul'tury [Ecology of Culture]. *Ekologiya i zhizn'* [Ecology and Life], no 6 (127), pp. 37–39 (in Russian).
- Likhachev D.S. (1985) Ekologiya kul'tury [Ecology of Culture]. *Proshloe – budushchemu: stat'i i ocheki* [The Past – to the Future: Articles and Essays], Leningrad: Nauka, pp. 49–63 (in Russian).
- Likhachev D.S. (1997) Kontseptosfera russkogo yazyka [The Conceptosphere of the Russian Language]. *Russkaya slovesnost. Ot teorii slovesnosti k strukture teksta* [Russian Philology. From the Theory of Philology to the Structure of Text]/ed. by V.P. Neroznak, Moscow: Academia, pp. 280–287 (in Russian).
- Likhachev D.S. (2000) Russkaya kul'tura [Russian Culture]. Moscow: Iskusstvo (in Russian).
- Lipets E.Yu. (2017) Kul'turnaya ekologiya: sovremennyye aspekty issledovaniya etnicheskoy kul'tury [Cultural Ecology: Contemporary Aspects of Ethnic Culture Research]. *Nauchnaya mysl' Kavkaza* [Scientific Thought of the Caucasus], no 4, pp. 42–46 (in Russian).
- Perkiomaki M. (2021) Imagined Riverography of Late Twentieth-Century Russian Prose. *Academic Dissertation. Tampere University, Faculty of Information Technology and Communication Sciences*.
- Shefer Zh.-M. (2010) Konec chelovecheskoy isklyuchitelnosti [The End of Human Exceptionalism]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie (in Russian).
- Semchuk E.V. (2019) Linvoekologiya kak mezhdistsiplinarnaya nauka [Linguoecology as an Interdisciplinary Science]. p. 1234. Available at: <https://moluch.ru/archive/63/9073/> (accessed 08 January 2024) (in Russian).
- Skovorodnikov A.P. (2019) O nekotorykh nereshennykh voprosakh lingvoekologii [On Some Unresolved Issues of Linguoecology]. *Politicheskaya lingvistika* [Political Linguistics], no 5 (77), pp. 1–14 (in Russian).
- Stavitskaya E.A. (2014) Ekologiya kul'tury v otechestvennoy kul'turologicheskoy mysli [Ecology of Culture in Domestic Cultural Thought]. *Autoreferat diss. na soiskanie uchenoy stepeni k. filos. n.* [Dissertation abstract for the degree of Candidate of Philosophy]. Moscow. (in Russian)
- Steward J.H. (1955) Theory of Cultural Change: The Methodology of Multilinear Evolution. Champaign, IL: University of Illinois Press.
- Urbanaeva I.S. (1995) Chelovek u Baykala i mir Tsentral'noy Azii [A Man by Baikal and the World of Central Asia]. Ulan-Ude: BNC SO RAN (in Russian).
- Ustyugova E.N. (2013) Ekologiya kul'tury: grani problemy [Ecology of Culture: Facets of the Issue]. *Vestnik SPbGU* [St. Petersburg State University Bulletin], no 3. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekologiya-kultury-grani-problemy> (accessed 08 January 2024) (in Russian).
- Zapesotskiy A.S. (2007) Kul'turologiya Dmitriya Likhacheva [Culturology of Dmitry Likhachev]. St. Petersburg: Nauka (in Russian).
- Zenkin S.N. (2012) Kul'turologiya prefiksov [Culturology of Prefixes]. *Raboty o teorii: Stat'i* [Works on Theory: Articles], Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, pp. 137–147 (in Russian).

# Экоорганизации в оптике энвайронмента- лизма<sup>1</sup>

Екатерина Ляпкина

## В городском пространстве

Городские исследования создают новую площадку для разнообразных дискуссий, которые включают в себя проблемы устойчивого развития и экологической ответственности. Для некоторых из них отправной точкой становятся такие концепции, как устойчивое развитие, зеленая урбанистика, города, устойчивые к изменению климата (*climate-resilient cities*), зеленая инфраструктура (*green infrastructure*) и решения, основанные на природных процессах (*nature-based solutions*). Благодаря такому подходу к обсуждению урбанистических проблем спектр акторов в городе расширяется, включая, например, природу и климат, животных и растений, здания и транспортные системы, институции и в том числе экоорганизации.

Экоорганизации играют важную роль в решении экологических проблем, продвижении устойчивого развития и распространении проэнвайронментальных идей. Такие организации можно рассматривать как медиумы проэнвайронментальных практик в городской среде, активно способствующие внедрению экологических решений и формированию нового общественного сознания. Экоорганизации становятся инициаторами изменений, направленных на создание более устойчивой и экологически ответственной городской среды. Кооперация играет значимую роль в деятельности экоорганизаций. Эти организации, будучи интегрированными в городское пространство, часто располагаются в самых разных местах – от промышленных зон до центральных частей города, соседствуя с кофейнями и офисами других организаций. Их деятельность оказывает значительное влияние на городское развитие, делая устойчивость неотъемлемой частью городов.

Организации и города, как сложные социальные системы, формируют свои уникальные культуры: организационную и городскую. Эти культуры, хотя и не всегда очевидны на первый взгляд, не всегда в достаточной степени наблюдаемы, оказывают значительное влияние на повседневную жизнь людей, на городские сообщества, организации

Ляпкина Екатерина Антоновна, независимая исследовательница, Москва, Российская Федерация.  
E-mail: kalasiglol@gmail.com

Задача работы – сделать видимой специфику экоорганизаций для дальнейшего использования исследователями, руководителями экоорганизаций, молодыми предпринимателями, а также горожанами.

Работа демонстрирует пересечение организационной психологии и энвайронментализма, используя феномен организационной культуры как инструмент для описания и изучения экоорганизаций. Организационная культура позволяет изнутри показать специфику и содержание этих организаций, с особым акцентом на поведение как на значимый признак. А также предлагаются как качественные, так и количественные методы исследования, с учетом применимости к экоорганизациям.

Особое внимание уделяется терминам, описывающим различные аспекты энвайронментального дискурса. Несмотря на то что термины «проэнвайронментальное поведение» и «энвайронментальная организационная культура» не используются в русскоязычном пространстве, они имеют большое значение. В статье подробно объясняются эти и другие понятия, концепции. В завершение работы предлагаются два варианта определения экоорганизаций: по критерию необходимости и по критерию достаточности.

**Ключевые слова:** экоорганизации; организационная культура; энвайронментальная психология; энвайронментализм; проэнвайронментальное поведение; устойчивое развитие

**Цитирование:** Ляпкина Е. А. (2024) Экоорганизации в оптике энвайронментализма // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 42–51. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202442-51>

1. Работа выполнена в рамках проекта РГГУ «Энвайронментализм и экокритицизм в гуманитарных науках» (конкурс «Студенческие проектные научные коллективы РГГУ»).

и проч. Несмотря на то что культура зачастую возникает спонтанно, ее можно целенаправленно формировать и развивать.

Изучение культуры – это инструмент, позволяющий не только диагностировать ее, понять ее текущее положение, но и воздействовать на нее. С помощью методов изучения культуры можно оценить ее эффективность, спрогнозировать изменения и направить развитие в желаемое русло. Такое понимание культуры предоставляет возможность глубже взглянуть на внутренние процессы в городах, что имеет важное практическое значение.

На данный момент мы не можем назвать энвайронментализм отдельной дисциплиной, это направление представляет собой междисциплинарное поле, состоящее как из условно естественно-научных, так и условно гуманитарных дисциплин. Границы между этими дисциплинами размыты, и многие экологические исследования требуют комплексного подхода, объединяющего знания из нескольких областей. Так, в энвайронментальных исследованиях используются понятия и концепции из разных направлений. В данной статье сосредоточимся на психологических элементах энвайронментализма: теория поля, проэнвайронментальное поведение, организационная культура, энвайронментальная организационная культура и проч.

Теория поля (*field theory*) – классическая концепция социальной психологии, автором которой является Курт Левин. Эта теория предлагает понимание того, как различные силы (*forces*) в рамках поля взаимодействуют и влияют на поведение, включая такие факторы, как социальные, энвайронментальные и психологические. Таким образом, эта теория может подсветить связи между энвайронментальными и городскими исследованиями, организационной психологией, психологией личности.

Курт Левин предлагает формулу поведения, определяя его как функцию:  $B = f(P, E)$ , где  $B$  (*behavior*) – поведение,  $P$  (*person*) – личность, человек, а  $E$  (*environment*) – окружающая среда. Эта формула демонстрирует непосредственное влияние и личности, и окружающей среды на поведение. Жизненное пространство (*life space*), другой ключевой термин, связывает элементы формулы  $P$  и  $E$  – это условия, в которых действует человек, или совокупность всех факторов, включающих в себя и личностные, и пространственные составляющие. Следовательно, изменения поведения возможны через влияние как на человека, так и на окружающую среду; как на внутреннее, так и на внешнее. Эта формула подходит для описания сложных и динамичных систем, таких как городская среда и организации, где взаимодействия в пространстве играют важную роль.

В исследованиях теория поля помогает проанализировать разные системы и общества; понять многогранные взаимодействия между людьми, институтами и нечеловеческими субъектами. Так как среда влияет не только на отдельных людей,

но и на целые группы, в социальной психологии теория поля используется для анализа социальных изменений, групповых процессов, лидерства, межличностных отношений. Таким образом, среда не фон, а активный агент.

Обратимся к энвайронментальной психологии и ее значимым теориям, которые, подобно теории поля, служат плодородной почвой для применения в смежных дисциплинах, в том числе для городских исследований. Энвайронментальная психология изучает человеческое поведение, благополучие (*well-being*) человека в глобальной окружающей среде (*large-scale environment*). Под глобальной окружающей средой подразумеваются и места, и районы, и города, и сообщества, большое количество элементов вещей и людей; эти места могут быть описаны с точки зрения физических и социальных свойств, включая их состояние, дизайн, состав и социальную организацию. Следует отметить, что это понятие охватывает широкий спектр пространств и социальных контекстов – от глобальных экосистем до локальных сообществ. Интерпретация этого термина варьируется в зависимости от научной дисциплины и контекстов. В энвайронментальной психологии один из вариантов толкования может ограничиваться физической средой, с которой взаимодействует человек.

Примеры нескольких ключевых теорий, используемых в энвайронментальной психологии:

1. Теории стимулов (*stimulation theories*) рассматривают физическую среду как важнейший источник сенсорной информации, которая влияет на восприятие и поведение человека. Этот подход исследует связи между внешним и внутренним миром человека, показывая, как такие физические факторы, как качество воздуха, воды и другие виды загрязнений, оказывают влияние на здоровье человека. Сенсорные системы играют ключевую роль в этой связи. Они преобразуют стимулы из внешней среды в нервные импульсы, что приводит к определенным реакциям организма. Наиболее яркий демонстрационный пример – стресс как реакция организма на неблагоприятную внешнюю среду (*environmental stress*). В связи с этим обсуждается концепт здоровой природы (*healthy nature*), в котором утверждается, что контакт с природой влияет на снижение стресса, благоприятно влияет на физическое и ментальное здоровье. Исследования этого подхода фокусируются на конкретных физических показателях и на влиянии этих факторов на человека. Например, зрительная перцептивная система и цвета, в центре здоровья Дунгалио использовали терапию зеленым цветом (*green color therapy*) и подтвердили эффект снижения артериального давления с наличием значимого эффекта. Тем не менее связь не так однозначна, и не стоит сводить поведение к реакции организма на стимул. Авторы, представляющие этот подход: Бартон Дж., Брэгг

P., Вуд К. и Претти Дж.; Нильссон К., Сангстер М., Галлис К.; Ван ден Бош М. и Берд В. (Barton J., Bragg R., Wood C. and Pretty J.; Nilsson K., Sangster M., Gallis C. et al.; Van den Bosch M. and Bird W.).

2. Теории контроля (*control theories*) или теории планируемого поведения (*theory of planned behavior, TPB*), которые подчеркивают значение реального, воспринимаемого и желаемого контроля индивида над стимулами. Особым значением обладают намерения и планы: чем сильнее намерение, тем больше вероятность конкретного поведения. На намерения влияют субъективные нормы, убеждения, выгоды поведения и ожидание одобрения от референтных групп. Автор теории – Айсек Адженс (Icek Ajzen), представители подхода: Крафт П., Райз Дж., Саттон С. и Рёйсамб Э.; Левенштейн Г. Ф.; Шеффер М., Стрит С., Сингер Дж. Э. и Баум А.; Тисдейл Б. и Сильвер Э.; Ван ден Берг А. Э., Весселиус Дж. Э., Маас Дж. и Танья-Дайкстра К. (Kraft P., Rise J., Sutton S., and Røysamb E.; Loewenstein G. F.; Schaeffer M., Street S., Singer J. E. and Baum A.; Teasdale B. and Silver E.; Van den Berg A. E., Wesselius J. E., Maas J. and Tanja-Dijkstra K.)
3. Интегральные подходы (*integral approaches*), описывающие полные и сложные взаимосвязи между людьми и средой, например интеракционизм, транзакционализм и органическая теория. Одной из задач этого подхода является рассмотрение многогранных факторов, влияющих на человека в окружающей среде. В отличие от ранних исследований, сосредоточенных на одной переменной, современные исследования создают интегративные многофакторные модели, учитывающие множество детерминант и связей. Другой задачей является создание единой системы, описывающей сложные связи между физической, психологической и социальной средой. Исследователи в интегративном подходе создают новые субполя, множество психологий и других дисциплин, что способствует пониманию комплексных проблем большего масштаба, так как новые реальные проблемы не сводятся к одной причине. Чаще всего исследования в интегративном подходе строятся вокруг устойчивости среды как ключевого понятия. Такой подход ведет к новому междисциплинарному сотрудничеству, тем самым создавая риски фрагментарных знаний. В будущем это может привести к созданию единой теоретической базы понятий, концепций, теорий, методов и других инструмен-

тов. Авторы, развивающие интегративный подход: Боннес и Бонаюто, Белл, Гиффорд, Джулиани и Скопеллити, Стег и Влек, Винкель (Bonnes and Bonaiuto, Bell, Gifford, Giuliani and Scopelliti, Steg and Vlek, Winkel).

А также: системно-динамический подход к отношениям между человеком и окружающей средой (*a dynamic-system approach*), оперантные подходы (*operant approaches*), которые применяют непосредственные методы решения проблем, используя техники модификации поведения, близкие к бихевиористскому обучению, теории, ориентированные на окружающую среду (*environment-centered theories*), теории, включающие такие элементы, как цели, нормы, намерения, ценности и установки (*theories including goals, norms, intentions, values, and attitudes*).

## Организации

Корень «эко» в последнее время все чаще присоединяют к корням других слов, и мы наблюдаем разнообразие новых слов: «экотуризм», «экообщество», «экобокс», «экопарк» и др. Если не подходит корень, то образуют прилагательное «экологический». Что будет, если добавить корень «эко» к слову «организация»? Поймем ли мы, что это значит?

Классическим для организационной психологии является прикладной подход<sup>2</sup>, направленность на решение организационных проблем для достижения поставленной руководителями цели, где основное внимание уделяется не понятию типа организации или типа решаемых проблем, а, например, командообразованию, лидерству и принятию групповых решений. При определении организации как системы, экоорганизации будут изучаться так же, как и любая другая организация. В этом случае наиболее близким подходом будет рассматривать организацию как социальную систему.

Допустив, что у экоорганизации есть отличительные черты, в этой работе рассматривается феномен, способный обнаружить и описать специфику организационной культуры. Так мы отходим от разговора о многозначности определений организации, которые дают организационные психологи.

Изучение экоорганизаций в России – «темная зона» в академической среде, как и тема экологии. Само понятие «экология» за последние годы стало использоваться не в том смысле, как это было изначально. Мало кто сейчас употребляет слово «эколо-

---

2. Например, в учебнике Л. Г. Почебута по организационной психологии не дается определение «организации», а глава начинается с обсуждения объектов и предметов науки, определяя организационную психологию как раздел прикладной социальной психологии. Автор выделяет три вида объектов: 1) личность в социальной среде; 2) малые группы и организации; 3) большие социальные группы. Центральным понятием, по мнению авторов, является общение. В другом аналогичном учебнике А. Л. Свенцицкий определяет организацию как социальную единицу, специально созданную для достижения определенных целей. Оба учебника, последние издания которых датированы 2024 годом, строятся вокруг тем оптимизации, эффективности, результативности и удовлетворенности членов организации.

гия» в качестве понятия из естественно-научного знания, а в повседневной речи не всегда ясно, что говорящий имеет в виду под этим термином. Есть сложности со смысловым содержанием и контекстом: когда использовать это и смежные с ним понятия. Это обостряет вопрос лексики (экологический и энвайронментальный дискурсы), которой можно адекватно описывать разные явления, интуитивно называемые «экологией».

В англоязычных источниках нередко используется термин «энвайронментальный» (*environmental*) и производные от него слова, который традиционно переводят как «окружающая среда». Однако этот перевод не всегда передает все смысловые оттенки оригинального термина. «Environmental» включает в себя более широкий спектр значений, таких как «пространство», «среда», «природная среда», «окружающий мир» и «то, что находится вокруг», что зависит от контекста и сложно передать одним словом на русском языке.

Британский социолог Стивен Йерли считает, что наука – один из способов, который дает легитимацию и знания о том, как защищать или выступать за природу [Yearley, 1993]. Таким образом, развитие экологии как науки важно и для неисследователей, для которых значимы ценности заботы о природе, что вносит вклад в изменение среды.

Несмотря на наличие символов (например, треугольный знак переработки) и осведомленности об экологической повестке, эоактивизме, эоакциях, эомероприятиях, эопрактиках, экологических катастрофах, о высказываниях лидеров общественного мнения, политиков, академическая деятельность (не только условно гуманитарных, но и естественно-научных дисциплин) в сравнении остается невидимой. В данной работе предлагается обратить внимание на эоорганизации как на объект исследования и рассмотреть их через призму организационной культуры. Анализ организационной культуры предоставляет возможность проникнуть вглубь внутренних процессов, делая их видимыми.

## Организационная культура и проэнвайронментальное поведение

Интерес к организационной культуре<sup>3</sup> до сих пор очень высок и продолжает расти. Руководители все больше убеждаются в значении корпоративной культуры и замечают ее влияние на эффективность работы сотрудников. Все чаще можно услышать от кандидатов на вакансии и интервьюеров про миссию организации, ценности, правила в рабочем

пространстве, условия работы, через которые проявляется корпоративная культура. Даже корпоративные цвета, например цвет рабочей формы, часто несут в себе ценности компании и формируют бренд организации.

Корпоративная культура усваивается через поведение руководства и лидеров, в том числе и во взаимодействии с клиентами. Поведенческие закономерности, наблюдаемые сотрудниками организации, закрепляются в нормах поведения. Сотрудники компании способны ответить на вопросы: «Почему у организации такие приоритеты?», «Почему компания движется в этом направлении?». Нормы определяют политику организации (*organisation's policy*), которую также иногда используют в качестве синонима «организационной культуры». Одной из задач руководства является интеграция принципов и ценностей в поведенческие нормы.

Сергей Липатов описывает различия между количественными и качественными методиками и проблематизирует актуальность интеграции подходов [Липатов, 2018]. Использование смешанного подхода в изучении организационной культуры оправдано, учитывая теорию Эдгара Шейна, который говорил о рисках, с которыми сталкиваются исследователи. Используя как качественные, так и количественные методы, можно нивелировать заблуждения и упрощения. Таким образом, важно комбинировать эти подходы, чтобы использовать их сильные стороны и минимизировать недостатки.

Во второй главе «Уровни культуры» книги «Организационная культура и лидерство» Эдгар Х. Шейн описывает уровни культуры: артефакты, провозглашаемые ценности, базовые представления [Shein, 2002]. Благодаря такому разделению организационная культура предстает перед нами как неоднородная структура, состоящая из ряда компонентов.

### Схема 1. Уровни культуры

Артефакты	Наблюдаемые организационные структуры и процессы (дешифровка затруднительна)
Провозглашаемые ценности	Ценности, цели и стратегии (провозглашаемые обоснования)
Базовые представления	Предрассудки, представляющие чем-то самоочевидным; убеждения; особенности восприятия; мысли и чувства (первичный источник ценностей и поступков)

3. Можно услышать разные синонимические и часто взаимозаменяемые понятия, такие как климат в компании, политика компании, организационная культура, корпоративная культура. Предлагаем обратить внимание на различия часто взаимозаменяемых терминов. Так, термин «климат» (*climate*) используют реже, чем «культуру». Характерным отличием понятия организационного климата является оттенок ощущения. В контексте это проявляется в том, что сотрудники наблюдают, воспринимают, чувствуют то, что происходит с ними и вокруг них в коллективе, и делают выводы о приоритетах, ценностях, принципах организации. Подобное предоставляет сотрудникам и сотрудникам ориентир, направление на то, что имеет значение в организации. Это и является основным процессом создания корпоративного климата. Мы используем понятие «культура» как более вместилистый термин.

Изучение структурных компонентов организационной культуры является важным, поскольку это позволяет выявить и проанализировать особенности, которые делают данную культуру уникальной и отличающейся от других. Разбиение культуры на составные элементы позволяет получить более глубокое представление о характере организации. Дифференциальный подход даст возможность проводить сравнительный анализ по множеству компонентов и параметров.

При разработке программы исследования крайне важно выбирать из большого множества только те критерии, которые наилучшим образом соответствуют поставленным задачам. Варианты структурных элементов организационной культуры: паттерны поведения, ценности, моральные нормы, мифы, ритуалы, образ мышления, формальные и неформальные правила, стиль руководства, идентификация работников с предприятием, уровень взаимного сотрудничества, коллектив, атмосфера, подходы к решению проблем и проч.

На данный момент для сбора количественных данных существует опросник «Шкалы организационных парадигм» Л. Константина в адаптации С. Липатова и опросник организационной культуры (OCS) С. Глейзера и др. в адаптации Е. Кузалёва [Липатов, 2005; Кузалёв, 2008]. Также существует неадаптированная методика «Опросник организационных убеждений (OBQ)» в разработке Маршалла Сашкина (Marshall Sashkin).

Среди качественных методов можно использовать фокус-группы как для сбора ответов, так и для непосредственных наблюдений за поведением сотрудников, динамикой группы, внутригрупповыми взаимодействиями и высказываниями. А также интервью с руководителями отдельно от других работников для изучения организационной культуры на разных уровнях, которые отличаются между собой.

Важнейшим механизмом организационной культуры является ее передача от одного человека к другому или группе. В ходе групповых процессов формируется сообщество. Поведение сотрудников внутри организации транслируется между ними и интегрируется в их повседневную и рабочую деятельность. Именно поведение – один из явных признаков, позволяющих понять феномен организационной культуры. Мы можем, например, обратить внимание на такое понятие, как проэнвайронментальное поведение, которое необходимо ввести в данную работу и для рефлексии понятия экоорганизации, и для понимания специфики экоорганизаций.

В работе Ании Колльмусс и Джулиана Агемана «Почувствуй разницу: Почему люди поступают энвайронментально и каковы барьеры для проэнвайронментального поведения?» (*Mind the Gap: Why Do People Act Environmentally and What Are the Barriers to Pro-Environmental Behavior?*) ставится важный вопрос об отличии экологических действий от эко-

логичного поведения [Kollmuss, Agyeman, 2002]. Авторами проводится разделение по критерию косвенного или прямого воздействия на окружающую среду, где энвайронментальные действия – это, например, политическая деятельность и финансовые пожертвования, а проэнвайронментальное поведение – это переработка и покупка органической еды и проч. Аня Колльмусс, Джулиан Агеман определяют проэнвайронментальное поведение как сознательное поведение, направленное на минимизацию негативного влияния своими действиями на природный и окружающий мир, созданный человеком, например, минимизация потребления ресурсов и энергии, уменьшение производства отходов и использование нетоксичных материалов [Kollmuss, Agyeman, 2002, p. 240].

Проэнвайронментальное поведение – важное понятие в энвайронментальной психологии. Присутствуют разные модели проэнвайронментального поведения, демонстрирующие влияние одного феномена на другой, которые ведут непосредственно к поведению. В начале 1970-х Дж. Берджесс с соавторами разработали простую модель, состоящую из трех последовательных элементов: энвайронментальные знания – энвайронментальные установки – проэнвайронментальное поведение [Burgess, 1998]. Она заложила начало научной дискуссии, критики и поиска более подходящей модели. В результате появились модели:

- Теория обоснованных действий Фишбеина и Айзена [Fishbein, Ajzen, 1980].
- Модели предикторов экологического поведения [Hines et al., 1986].
- Модель экологического поведения [Fietkau, Kessel, 1981].
- Барьеры между заботой об окружающей среде и действиями [Blake, 1999].
- Модель проэнвайронментального поведения [Kollmuss, Agyeman, 2002].
- Теория активации нормы [Schwartz, 1977].
- Теория «ценности-убеждения-нормы» [Stern, 1999].
- Теория целевых фреймов [Lindenberg, Steg, 2007].

Каждая модель заслуживает детального анализа и обсуждения, однако здесь не место подобному.

## Энвайронментальная организационная культура

В работе «Проэнвайронментальная организационная культура и климат» (*Pro-environmental organizational culture and climate*) Томас А. Нортон и др. дают определение, которое способствует пониманию организационной культуры экоорганизаций. Проэнвайронментальная организационная культура – это устойчивая совокупность основополагающих правил, обеспечивающих повседневное

функционирование, которые передаются новым сотрудникам как верный (доказательно эффективный, валидный) способ воспринимать, мыслить и чувствовать себя в том, что касается устойчивости среды, и которые усваиваются при адаптации к проблемам, вызванным влиянием деятельности человека на природную среду [Norton, Zacher, Ashkanasy, 2015, p. 329]. Ссылаясь на других авторов, они обращают внимание на эмпирические доказательства в финансовой выгоде для «зеленых» организаций, стремящихся к устойчивому развитию, которая проявляется в росте курса акций и экономических показателей корпораций. «Зеленые» организации благодаря выгодной репутации ассоциируются с более низкими эксплуатационными расходами, с увеличением прибыли и прочими конкурентными преимуществами. Для многих бизнесов считается необходимым условием создание организации, которая поддерживает устойчивое развитие и стремится к нему и к долгосрочному успеху. Важным условием для достижения этих целей является то, что организационная культура должна способствовать проэнвайронментальному поведению среди сотрудников на индивидуальном уровне [Norton, Zacher, Ashkanasy, 2015].

Для обсуждения проэнвайронментальной организационной культуры необходимо разобраться, что обозначает прилагательное, описывающее эту культуру. Термин «проэнвайронментальный» подразумевает установки или поведение, ориентированные на природную среду<sup>4</sup>. Однако проэнвайронментальные установки и поведение являются необходимым, но недостаточным условием устойчивости среды. Устойчивость среды – цель на организационном уровне, которой способствуют индивидуальные действия и проэнвайронментальное поведение. Для этого условия в организациях должны поддерживать такое поведение среди сотрудников.

Помимо термина «проэнвайронментальная», часто встречаются такие определения, как «энвайронментальная» или «зеленая»<sup>5</sup> организационная культура для уточняющего описания организационной культуры<sup>6</sup>. Эти термины используют в работах разных стран, в том числе в Тайване, Пакистане, Турции, Японии [Chen, 2011; Tahir et al, 2019; Küçükoğlu, Pinar, 2005; Hiratsuka, Perlaviciute, Steg, 2018]. Подобное отражает мировой интерес к изучению специфики в конкретных организационных культурах.

В исследовании «Давайте станем “зелеными” на работе: Энвайронментальная организационная

культура» (*Go Green At Work: Environment Organizational Culture*) турецкие авторы Мюбейен Тере Кючюкоглу и Р. Ибрагим Пытнар приводят список экопрактик, которые могут использовать организации [Küçükoğlu, Pinar, 2015, p. 83]:

1. Договоренность использовать только электронные документы.
2. Все компьютеры выключаются на ночь.
3. Переработка отходов.
4. Энвайронментальная политика.
5. Политика выключенного света.
6. Поддерживается использование общественного транспорта.
7. Контроль электропотребления.
8. Энергосберегающие лампочки.
9. Двусторонняя печать.
10. Энергоэффективные кондиционеры.
11. Поощрение работы из дома.
12. Забота об осознанности потребления энергии сотрудников.
13. Устойчивые источники еды.
14. Не поддерживать бизнес-путешествия.

Список может быть дополнен и другими экопрактиками, что подразумевает их поиск и исследование. Для этой работы важно продемонстрировать варианты организационного поведения, которые уже практикуются и могут быть использованы для определения организационной культуры.

Общим в терминах можно выделить следующее: ценность (принятие значимым) среды и устойчивости, осознанный подход, проэнвайронментальное поведение и установки, внешний фокус – учитывать экономические, социальные и энвайронментальные показатели и стремление к устойчивому развитию. Эти показатели могут проявляться в структурных элементах организационной культуры и выражаться разговорными эквивалентами.

## Экоорганизация между экологическим и энвайронментальным

Понятно ли публике слово «энвайронментальное» (*environmental*) – термин, который на данный момент не устоялся, чтобы заимствовать и использовать его в русском языке?

В повседневной жизни термин «экологическое» употребляется в разных контекстах, будь то «экологические переговоры» или «плохая экология», что

4. Вместе с этим понятием часто используют словосочетание «устойчивая среда», или «устойчивое развитие окружающей среды», или «экологическая стабильность». Устойчивость среды (*environmental sustainability*) в организационном контексте включает в себя экологические аспекты и потребности бизнеса (например, производительность, прибыльность) таким образом, чтобы уменьшить вред и обеспечить преимущества для природной среды.

5. Определение организационной культуры через зеленый цвет подразумевает широкий спектр оттенков (*shades of green*). Благодаря этой метафоре можно отметить разнообразие организаций, которые в той или иной степени можно назвать «зелеными».

6. До сих пор нет устойчивых общепризнанных определений подобного, и, соответственно, проблематично использовать данную терминологию. Помимо самых популярных определений встречаются и такие: энвайронментально-дружелюбная культура, экофрендли-культура, зеленая осознанность, стабильная культура, концепция тройного критерия (*Triple Bottom Line (TBL)*), культура с корпоративной социальной ответственностью и др.

приводит к избыточности смысловых оттенков. В результате понятие расширяется и теряет свою специфичность, которая может быть необходима в академической среде для проблематизации и целенаправленного сужения фокуса.

В этой работе, в том числе и в названии, осознанно используется как «экологическое», так и «энвайронментальное». Во взаимодействии порождается не только лексическое, но и концептуальное напряжение, которое требует внимательного рассмотрения. В современном мире, где проблемы окружающей среды становятся все более актуальными, выбор между «экологическим» и «энвайронментальным» может отразить не только языковые предпочтения, но и подход к пониманию и решению экологических проблем. Взаимодействие между этими терминами может послужить стимулом для глубокого анализа, обогащая лексический арсенал и предоставляя дополнительные инструменты для выражения идей в области разговоров о природе и устойчивом развитии. Подобные рассуждения приводят нас в сферу литературоведения и конкретнее – к так называемой экокритике. Сиссель Фурусет, которая изучает экокритицизм и энвайронментальную литературу, пишет о переводе терминов, значении условий использования и о роли исследователя в переводе терминов. Она предлагает экокритику как метод – то, через что происходит поиск эквивалентов [Furuset, 2023]. Поэтому в этой работе уделяется особое внимание рефлексии понятий: устоявшихся и неустоявшихся.

## Экоорганизация

Из данного тезиса вытекает вопрос: что же понимать под экоорганизацией? Выделение экоорганизаций в отдельную группу может быть неоднозначным по ряду причин. Ключевой аргумент за выделение – репрезентация и увеличение видимости. Ассоциативно с экоорганизацией связывают природоохранную и природозащитную деятельность, а иногда и благотворительность. Примером может служить известная международная организация, такая как «Гринпис», которая занимается различными вопросами природоохраны<sup>7</sup>. При этом остаются невидимыми другие организации, которые

занимаются решением различных экологических проблем. Аутентичность экоорганизаций может сливаться на общем фоне множества организаций. На данный момент в России таких организаций мало. Индивидуальный подход со знанием специфики может привести к большему пониманию внутренних процессов для тех, кто находится внутри организации, и может облегчить понимание для тех, кто задумывается или планирует создать подобную организацию, и может быть использовано теми, кто хочет добавить в организацию больше энвайронментального. Осведомленность приводит к более осознанному, подкрепленному данными и опытом решениям, в противовес интуитивным, что добавляет конкретики<sup>8</sup>. Появляется возможность сделать свои отличия от других организаций сильной стороной и более грамотно ее использовать, в том числе и в работе с персоналом.

Что касается понятия «экоорганизации», то внутри организаций сотрудниками не используется это слово. Для описания места работы наиболее часто встречаются такие: социальное предпринимательство, третий сектор, НКО.

На основе изученного материала можно предложить использовать определения по критерию необходимости и достаточности<sup>9</sup>. Экоорганизация по критерию необходимости – это организация, чья деятельность целенаправленно занимается экологическими проблемами и ставит задачи, например, по минимизации вреда, по стремлению к устойчивому развитию вне зависимости от способов реализации предоставляемых услуг или товаров.

Экоорганизация по критерию достаточности – это организация с энвайронментальными ценностями, поддержкой и реализацией проэнвайронментального поведения, обладающая признаками энвайронментальной организационной культуры, а также с экологизацией внутренних процессов.

## Источники

- Кузавлёв Е. В. (2008) Организационная культура как фактор приверженности персонала: магистерская диссертация. Москва, ГУ-ВШЭ.
- Липатов С. А. (2005) Опросник «Шкалы организационных парадигм» Л. Л. Константина // Журнал практического психолога. № 2. С. 186–198.

7. Генпрокуратура Российской Федерации в мае 2023 года признала «Гринпис» (*Greenpeace International*) нежелательной организацией на территории России. Все российские отделения организации закрыты.

8. Для решения этой задачи может быть полезен и мировой опыт. Например, модель конкурирующих ценностей. Мартина Линненлукке и Эндрю Гриффитс адаптируют и предлагают обсуждать модель в контексте устойчивости среды [Linnenlueke, Griffiths, 2010]. Благодаря схеме конкурирующих ценностей мы можем наблюдать и описывать экоорганизации, отмечая разные «оттенки зеленого», и анализировать их через ценности, показатели гибкости и устойчивости, имея в виду как внешние условия существования организации, так и внутреннюю организационную культуру. Вариативность «зеленых» организационных культур может описываться четырьмя квадрантами модели: модель человеческих отношений, модель открытых систем, модель внутренних процессов, модель рациональной цели.

9. Критерий необходимости – обязательное условие для того, чтобы что-то произошло или было истинным. Другими словами, если не выполнено условие, указанное в критерии необходимости, то результат не произойдет или не будет справедливым. Критерий достаточности – чтобы что-то произошло или было истинным, условия должны быть выполнены. Другими словами, если выполняется критерий достаточности, то можно утверждать, что результат или событие будет обязательно происходить или быть истинным. Критерии необходимости и достаточности используются в логике и математике.



- Липатов С.А. (2018) Использование различных стратегий «смешанных методов» в диагностике организационной культуры//Социальная психология и общество. Т. 9. № 3. С. 62–70.
- Мельникова О.Т. (2007) Фокус-группы: Методы, методология, модерирование: Учеб. пособие для студентов вузов. М.: Аспект Пресс.
- Пригожин А.И. (2003) Методы развития организаций. М.: МЦФЭР, 2003.
- Свенцицкий А.Л. (2024) Организационная психология: учебник для вузов. М.: Издательство «Юрайт».
- Шейн Э.Х. (2002) Организационная культура и лидерство/Пер. с англ. под ред. В.А. Спивака. СПб: Питер.
- Burgess, J., Harrison, C., Filius, P. (1998) Environmental Communication and the Cultural Politics of Environmental Citizenship//Environment and Planning A. Vol. 30. № 8. P. 1445–1460.
- Chen Y.S. (2011) Green Organizational Identity: Sources and Consequence//Management decision. Vol. 49. № 3. P. 384–404.
- Denison D.R., Mishra A.K. (1995) Toward a Theory of Organizational Culture and Effectiveness//Organization science. Vol. 6. № 2. P. 204–223.
- Furuseth S. (2023). Ecocriticism and Petroculture Studies as Translation Work//Responding to the Anthropocene: Perspectives from Twelve Academic Disciplines/U. Münster, T.H. Eriksen, S.A. Schroer (eds). P. 311–329.
- Hadjri M.I., Perizade B., Zunaidah, Farla W. (2019) Green Human Resource Management, Green Organizational Culture, and Environmental Performance: An Empirical Study//International Conference on Organizational Innovation (ICOI)/M.I. Hadjri, B. Perizade, Zunaidah, W. Farla (eds). Vol. 100. P. 138–143.
- Harrison R. (1972) Organization's Character//Business Review. Vol. 50. P. 119–129.
- Hiratsuka J., Perlavicutte G., Steg L. (2018) Testing VBN Theory in Japan: Relationships Between Values, Beliefs, Norms, and Acceptability and Expected Effects of a Car Pricing Policy//Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 53. P. 74–83.
- Hofstede G., Hofstede G.J., Minkov M. (2005) Cultures and Organizations: Software of the Mind. N.Y.: Mcgraw-hill.
- Kollmuss A., Agyeman J. (2002) Mind the Gap: Why Do People Act Environmentally and What Are the Barriers to Pro-Environmental Behavior?//Environmental Education Research. Vol. 8. № 3. P. 239–260.
- Küçükoğlu M.T., Pınar R.İ. (2015) Go Green at Work: Environmental Organizational Culture//Modern Environmental Science and Engineering. Vol. 1. № 2. P. 79–88.
- Legrand W., Chen J.S., Laeis G.C. M. (2022) Sustainability in the Hospitality Industry: Principles of Sustainable Operations. L.: Routledge.
- Lindenberg, S., & Steg, L. (2007). Normative, Gain and Hedonic Goal Frames Guiding Environmental Behavior//Journal of Social Issues. Vol. 63. № 1. P. 117–137.
- Linnenluecke M.K., Griffiths A. (2010) Corporate Sustainability and Organizational Culture//Journal of World Business. № 45. P. 357–366.
- Marshall D. McCarthy L., McGrath P., Claudy M. (2015) Going above and beyond: How Sustainability Culture and Entrepreneurial Orientation Drive Social Sustainability Supply Chain Practice Adoption//Supply Chain Management: An International Journal. Vol. 20. № 4. P. 434–454.
- Mayo E. (2004) The Human Problems of an Industrial Civilization. L.: Routledge.
- Morgan G. (1986) Images of Organization. L.: UK Sage.
- Norton T.A., Zacher H., Ashkanasy N.M. (2015) Pro-environmental Organizational Culture and Climate//The Psychology of Green Organizations/J.L. Robertson, J. Barling (eds). L.: Oxford University Press. P. 322–348.
- Payne R. (1991) Taking Stock of Corporate Culture//Personnel Management. Vol. 23. № 7. P. 26–29.
- Tahir R. Athar M.R., Faisal F., Shahani N.N., Solangi B. (2019) Green Organizational Culture: A Review of Literature and Future Research Agenda//Annals of Contemporary Developments in Management & HR (ACDMHR). Vol. 1. № 1. P. 23–38.
- Yearley S. (1993) Standing in for Nature: The Practicalities of Environmental Organisations' Use of Science//Environmentalism: The View from Anthropology/K. Milton (ed.). P. 59–72.
- Yu T., Wu N. (2009) A Review of Study on the Competing Values Framework//International journal of business and management. Vol. 4. № 7. P. 37–42.

## ENVIRONMENTAL ORGANIZATIONS THROUGH THE LENS OF ENVIRONMENTALISM

Ekaterina A. Lyapkina, independent researcher, Moscow, Russian Federation.  
E-mail: kalasiglol@gmail.com

This work studies eco-organizations, which, not being identified as a separate group, deprives them of the opportunity to relate to their experience, and compelling them to adapt to and utilize general experience. The paper makes the specificity of eco-organizations visible for further use by researchers, leaders of eco-organizations, business owners, and individuals.

The paper shows the intersection of organizational psychology and environmentalism using organizational culture as a tool for describing and studying eco-organizations.

Organizational culture shows the specificity and content of these organizations from the inside, with an emphasis on behavior. Qualitative and quantitative research methods are proposed, considering their applicability to eco-organizations. Special attention is given to the terms describing aspects of environmentalism. The terms "pro-environmental behavior" and "environmental organizational culture" are explained in detail. The work concludes with two proposed definitions of eco-organizations: one based on necessity criteria and the other on sufficiency criteria.

**Keywords:** ecoorganizations; organizational culture; environmental psychology; environmentalism; proenvironmental behavior; sustainable development

**Citation:** Lyapkina, E.A. (2024). Environmental Organizations through the Lens of Environmentalism. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 42-51. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202442-51>

### References

- Burgess, J., Harrison, C., Filius, P. (1998) Environmental Communication and the Cultural Politics of Environmental Citizenship, *Environment and Planning A*, vol. 30, no 8, pp. 1445-1460.
- Chen Y.S. (2011) Green Organizational Identity: Sources and Consequence. *Management decision*, vol. 49, no 3, pp. 384-404.
- Denison D.R., Mishra A.K. (1995) Toward a Theory of Organizational Culture and Effectiveness. *Organization science*, vol. 6, no 2, pp. 204-223.
- Furuseth S. (2023). Ecocriticism and Petroculture Studies as Translation Work. *Responding to the Anthropocene: Perspectives from Twelve Academic Disciplines/U. Münster*, T.H. Eriksen, S.A. Schroer (eds), pp. 311-329.
- Hadjri M.I., Perizade B., Zunaidah, Farla W. (2019) Green Human Resource Management, Green Organizational Culture, and Environmental Performance: An Empirical Study. *International Conference on Organizational Innovation (ICOI)*, vol. 100, pp. 138-143.
- Harrison R. (1972) Organization's Character. *Business Review*, vol. 50, pp. 119-129.
- Hiratsuka J., Perlavicutte G., Steg L. (2018) Testing VBN Theory in Japan: Relationships Between Values, Beliefs, Norms, and Acceptability and Expected Effects of a Car Pricing Policy. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 53, pp. 74-83.
- Hofstede G., Hofstede G.J., Minkov M. (2005) *Cultures and Organizations: Software of the Mind*. New York: McGraw-hill.
- Kuzavlyov E.V. (2008) Organizatsionnaya kul'tura kak faktor priverzhennosti personala [Organizational Culture as a Factor of Staff Commitment]: Master's Thesis. Moscow, GU-VShE. (in Russian)
- Kollmuss A., Agyeman J. (2002) Mind the Gap: Why Do People Act Environmentally and What Are the Barriers to Pro-Environmental Behavior? *Environmental Education Research*, vol. 8, no 3, pp. 239-260.
- Küçükoğlu M.T., Pınar R.İ. (2015) Go Green at Work: Environmental Organizational Culture. *Modern Environmental Science and Engineering*, vol. 1. no 2, pp. 79-88.
- Legrand W., Chen J.S., Laeis G.C.M. (2022) Sustainability in the Hospitality Industry: Principles of Sustainable Operations. London: Routledge.
- Lipatov S.A. (2018) Ispol'zovanie razlichnykh strategiy «smeshannykh metodov» v diagnostike organizatsionnoy kul'tury [The Use of Various "Mixed Methods" Strategies in Diagnosing Organizational Culture]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo* [Social Psychology and Society], vol. 9, no 3, pp. 62-70. (in Russian)
- Lipatov S.A. (2005) Oprosnik «Shkaly organizatsionnykh paradigmy» L.L. Konstantina [Questionnaire "Scales of Organizational Paradigms" by L.L. Konstantin]. *Zhurnal prakticheskogo psikhologa* [Journal of Practical Psychologist], no 2, pp. 186-198. (in Russian)
- Lindenberg, S., & Steg, L. (2007). Normative, Gain and Hedonic Goal Frames Guiding Environmental Behavior. *Journal of Social Issues*, vol. 63, no 1, pp. 117-137.
- Linnenluecke M.K., Griffiths A. (2010) Corporate Sustainability and Organizational Culture. *Journal of World Business*, no 45, pp. 357-366.
- Marshall D. McCarthy L., McGrath P., Claudy M. (2015) Going above and beyond: How Sustainability Culture and Entrepreneurial Orientation Drive Social Sustainability Supply Chain Practice Adoption. *Supply chain management: an international journal*, vol. 20 no 4, pp. 434-454.
- Mayo E. (2004) *The Human Problems of an Industrial Civilization*. London: Routledge.
- Mel'nikova O.T. (2007) Fokus-gruppy: Metody, metodologiya, moderirovanie [Focus Groups: Methods, Methodology, Moderation]: Textbook for University Students. Moscow: Aspect Press. (in Russian)
- Morgan G. (1986) *Images of Organization*. London: UK Sage.
- Norton T.A., Zacher H., Ashkanasy N.M. (2015) Pro-environmental Organizational Culture and Climate. *The psychology of green organizations/ J.L. Robertson, J. Barling (eds)*. Oxford University Press, pp. 322-348.
- Payne R. (1991) Taking Stock of Corporate Culture. *Personnel Management*, vol. 23, no 7, pp. 26-29.
- Prigozhin A.I. (2003) Metod razvitiya organizatsiy [Methods of Organizational Development]. Moscow: MTSFER. (in Russian)
- Sheyn E.Kh. (2002) Organizatsionnaya kul'tura i liderstvo [Organizational Culture and Leadership]/trans. from English, ed. by V.A. Spivak. St. Petersburg: Piter. (in Russian)
- Sventsitskiy A.L. (2024) Organizatsionnaya psikhologiya [Organizational Psychology]:

- Textbook for Universities. Moscow: Izdatel'stvo Yurayt. (in Russian)
- Tahir R. Athar M.R., Faisal F., Shahani N.N., Solangi B. (2019) Green Organizational Culture: A Review of Literature and Future Research Agenda. *Annals of Contemporary Developments in Management & HR (ACDMHR)*, vol. 1, no 1, pp. 23-38.
- Yearley S. (1993) Standing in for Nature: The Practicalities of Environmental Organisations' Use of Science. *Environmentalism: The View from Anthropology*/K. Milton (ed.), pp. 59-72.
- Yu T., Wu N. (2009) A Review of Study on the Competing Values Framework. *International Journal of Business and Management*, vol. 4, no 7, pp. 37-42.

# Философский постгуманизм и современные альтернативные погребальные практики

Сергей Бахтов

Одно из первых упоминаний постгуманизма относится к 1977 году. Американско-египетский теоретик культуры Ихаб Хассан использовал этот термин в статье «Прометей как перформер: к постгуманистической культуре?». Спустя десятилетие в другой работе о «постмодернистском повороте» теоретик отмечал «общую волю к сбросу или переустановлению кодов, канонов, процедур, верований, намекающих на постгуманизм» [Hassan, 1987, p. xvi]. Интеллектуальная интуиция о генеалогической связи постгуманизма и постмодернизма, выраженная Хассаном в культурологической работе, отмечена и другими исследователями в социологии, философии, антропологии [Павлов, 2019; Хапаева, 2020; Феррандо, 2022].

Общим местом как у постгуманизма, так и у постмодернизма является радикальная критика и деконструкция понятия «человек», что восходит к работе французского философа, антрополога и историка Мишеля Фуко «Слова и вещи: археология гуманитарных наук». В этой работе он предложил новое представление о человеке как об «изобретении недавнем», «чей конец быть может недалек» [Фуко, 1994, с. 404].

Среди иных истоков постгуманизма некоторые исследователи называют Конференции Мейси по кибернетике, проходившие с 1946 по 1953 год, и теорию систем, в которую внесли свой вклад ученые из разных дисциплин. Благодаря этим проектам была выработана новая теоретическая модель биологических, коммуникационных и механических процессов, которая вывела человека из привилегированного положения в вопросах производства смыслов, информации и феномене сознания [Wolfe, 2010, p. xii]. Говоря о последствиях Конференции Мейси, Кэтрин Хэйлз отмечает, что «результатом этого захватывающего дух предприятия стало не что иное, как новый взгляд на человека. В дальнейшем люди будут рассматриваться в первую очередь как субъекты, перерабатывающие информацию, которые по сути своей

Бахтов Сергей Александрович, независимый исследователь, Российская Федерация, 140342, поселок Шувое, ул. Пролетарская, д. 66  
E-mail: sbakhtov1@gmail.com

В первой части настоящей статьи кратко раскрывается понятие постгуманизма, его истоков и отличительных черт. Далее рассматривается предложенный Донной Харауэй феномен компоста как ключевая идея, во многом определившая смысловое наполнение практики террациации. Также выявляется связь постгуманистической философии и антропоцена. Во второй части статьи рассматривается практика экологичного обращения с мертвым телом – террациация или человеческое компостирование и практика «вечных» рифовых шаров – и то, как в них реализуются постгуманистические идеи о жизни и смерти. В заключение приводятся аргументы за и против данных способов обращения с мертвым телом, а также выдвигается предположение о причине растущего интереса к альтернативным погребальным практикам.

**Ключевые слова:** постгуманизм; антропоцен; погребальные практики; террациация; «вечные» рифовые шары

**Цитирование:** Бахтов С. А. (2024) Философский постгуманизм и современные альтернативные погребальные практики // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 52–59. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202452-59>

подобны интеллектуальным машинам» [Hayles, 1999, p. 7].

В настоящее время постгуманизм является «зонтичным» термином, объединяющим различные школы мысли и философские направления, находящиеся в сложных отношениях диффузии и различения, но объединенные общей идеей – кроме человека существуют и иные субъекты, с которыми следует считаться [Павлов, 2019].

Одним из направлений постгуманизма является «философский постгуманизм», который итальянская философа Франческа Феррандо определяет как совокупность трех аспектов: постгуманизм, постантропоцентризм и постдуализм. Под постгуманизмом понимается признание «множественности человеческого опыта», что ставит под сомнение гуманистическую традицию, «основанную на обобщенном, универсализированном подходе к человеку». Постантропоцентризм предполагает «децентрацию человека по отношению к нечеловеческому» [Феррандо, 2022, с. 50], то есть признание того, что в большинстве концепций человека он как вид занимал ключевое положение в биологической иерархии. Постдуализм обозначает критику дуализма как инструмента конструирования «основанной на замкнутом понятии самости и актуализирующейся в символических дихотомиях» – таких, например, как «мы/они», «цивилизация/варварство», «мужчина/женщина», «европейцы/не-европейцы» и многие другие [Феррандо, 2022, с. 110].

Среди философских источников, повлиявших на становление современного философского постгуманизма, можно отметить и «Письмо о гуманизме» (1947) Мартина Хайдеггера, в котором немецкий философ выразил сомнение в том, что существо человека не может быть понято целостно, если будет ограничено «как живое существо среди других таких же существ от растения, животного и Бога» [Хайдеггер, 1993, с. 198].

Постгуманизм как философский проект ставит перед собой цель преодоления различных дуализмов, наиболее фундаментальное из которых – дуализм жизни и смерти. В постгуманистической мысли жизнь и смерть не являются строгими категориями, не противопоставляются друг

другу, а сосуществуют и перетекают друг в друга в качестве «процессов интраакций» [Феррандо, 2022, с. 193].

Ярким примером, иллюстрирующим это положение, является компостирование растительных остатков, которые впоследствии разлагаются («умирают») до плодородного гумуса – условия для новой жизни. Эту метафору компоста использует Донна Харауэй в работе «Оставаясь со смутой: заводить сородичей в хтулуцене», поясняя введенный ею термин «хтулуцен», который противостоит как антропоцену, так и капиталоцену. «Хтулуцен – простое слово, – утверждает Харауэй. – Это сочетание двух греческих корней (*khthōn* и *kainos*), из которого возникает имя своего рода времени-места, в котором мы учимся оставаться со смутой жизни и смерти в режиме способности-к-ответу (*response-ability*) на поврежденной Земле. *Kainos* – значит „сейчас“, время свежести времени» [Харауэй, 2020, с. 18]. Значение слова *khthōn* исследовательница не поясняет<sup>1</sup>, но в переводе оно означает «земля», «почва», «поверхность земли» [Slater, 1969]. Таким образом, в термине «хтулуцен» фокус смещен с «антропо-са», «человека» на «землю», «почву». Главное отличие хтулуцена от более распространенного антропоцена заключается в том, что хтулуцен не потенциальная геологическая эпоха, а современная ситуация и состояние, в которых мы (человеческие и нечеловеческие другие) находимся. В этой ситуации для собственного выживания нам необходимо «заводить странно-родства»: «мы нужны друг другу в неожиданных коллаборациях и комбинациях, в горячих компостных кучах. Либо становление друг-с-другом, либо становление ничем» [Харауэй, 2020, с. 21]. Это значит, что мы должны отбросить свойственный нам антропоцентризм и обратиться к «другим» – за помощью, знаниями и умениями. Так и только так можно «оставаться со смутой на поврежденной Земле».

Понятие смерти в постгуманистической мысли не подвергалось серьезному пересмотру. Как отмечает доктор философских наук Панайотис Пентарис, смерть в современном мире может быть достаточно хорошо объяснена в биологическом и медицинском дискурсах, но из-за моральной и этической природы

1. Как было отмечено в одной из рецензий на эту работу, «Харауэй любит создавать запутанности, в том числе языковые и эпистемологические, – для нее это метод рассказывать множество историй, которые она успела собрать в ходе философских исследований» [Неаполитанский, 2021]. Действительно, стиль письма (или «способ рассказывать истории») Донны Харауэй является крайне запутанным.

это понятие остается запутанным, непрозрачным [Pentaris, 2022]. Тем не менее ключевой постгуманистический тезис о смерти можно сформулировать следующим образом: смерть принадлежит не только людям<sup>2</sup>.

В книге «Пути полета: Жизнь и утрата на грани вымирания» философ и антрополог Томас ван Доорен в главе «Скорбящие вороны: горе в общем мире» показывает, что вымирающий из-за экологических изменений вид гавайских воронов оплакивает своих сородичей: например, одна из птиц неделями истощено кричала, «оплакивая» умершего. Этот пример, по мысли ван Доорена, наряду с другими подрывает «тезис о человеческой исключительности», поскольку люди оказываются не единственными существами, способными «осознавать смерть» и принимать какие-то действия, чтобы «с ней примириться». Исходя из этого, автор подводит читателей к «осознанию многовидовой преемственности и взаимосвязей, которые делают жизнь возможной для каждого» [Van Dooren, 2014, p. 126].

В современных западных обществах с развитием постгуманизма происходит постепенное осознание и преодоление идей и практик человеческой исключительности. Одно из показательных проявлений этого процесса – стремительное распространение кладбищ для домашних животных, которым ранее было «отказано» в смерти. В странах Запада кладбища для питомцев стали появляться с конца 1970-х годов и на данный момент их насчитывается более 600 только в США [подробнее см.: Brandes, 2009]. Такие же кладбища стали появляться и в России в конце 1990-х – начале 2000-х годов под влиянием западной массовой культуры с ее «большой свободой разнообразных культурно-бытовых проявлений» [Сафронов, 2015, с. 125]. Кладбища домашних животных в России преимущественно не имеют официального статуса, за исключением Москвы и некоторых городов в регионах (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Томск).

Постгуманизм фиксирует и стремится осмыслить современное положение человека, его жизнь и смерть в технологичном и цифровом XXI веке. Одной из ключевых проблем на стыке человеческой культуры и биологического мира природы в современном мире является экологическая повестка. По этой причине следует обратить внимание на экологические практики, способствующие переоценке статуса человека и производству взаимодействия с нечеловеческими другими, а именно на практику экологических похорон.

Экологические похороны не являются чем-то совершенно новым. По сути, это натуральное захоронение – простейшая форма погребения, которая практиковалась человечеством на протяжении тысячелетий. Однако с появлением и распространением новых методов, призванных увеличить сохранность мертвого тела (например, бальзамирование), практики естественного захоронения были прерваны. Стремление сохранить тело нетленным, по мнению социального антрополога Сергея Мохова, связано с изменением интеллектуального климата в Европе: «Развитие науки, промышленная революция, массовая механизация вписывают человеческое тело в новый онтологический контекст, где оно противопоставлено железной вечности заводских механизмов. Если человек такая же машина, то почему он не может быть „вечным“?» [Мохов, 2020, с. 73].

Современные экологические похороны стали проводиться в начале 1990-х в Великобритании и были связаны с двумя факторами: к началу 1990-х в Великобритании процент кремации составлял 98%, что усиливало экологические проблемы<sup>3</sup> на локальном уровне; в то же время в связи с быстро растущей урбанизацией свободные в том числе для захоронения природные ландшафты Великобритании попали под угрозу застройки. По сей день экологичные погребальные практики остаются преимущественно западным городским трендом, связанным с дороговизной проведения традиционных похорон или не-

2. Вплоть до рубежа 1960–1970-х годов (до появления «движения за освобождение животных») отношение к смерти животных, которое если и осмыслялось, то было сходным с позицией Мартина Хайдеггера: «Смертные – это люди. Они зовутся смертными, потому что в силах умирать. Умереть значит: быть способным к смерти как таковой. Только человек умирает. Животное околеваает. У него нет смерти ни впереди, ни позади него <...> И будем теперь называть смертных смертными не потому, что их земная жизнь кончается, а потому, что они осиливают смерть как смерть» [Хайдеггер, 1993, с. 324].

3. Странники экопохорон убеждены, что кремация является крайне вредной для экологии, и приводят такие данные: ежегодно в ходе кремации происходит выброс около 360 тыс. тонн углекислого газа в атмосферу. Кроме того, из-за бальзамирования, являющегося традиционной процедурой, предшествующей погребению, в землю попадает более 15 млн литров токсичных веществ [The Environmental Impact of Funerals and Cremation Infographic, 2021].

Сосуды для компостирования *Recompose*, используемый для превращения человеческих тел в почву.

Источник: <https://www.seattletimes.com/>

© Courtesy of *Recompose*



Внутри одного из сосудов *Recompose*. Труп помещается в ёмкость на подстилку из древесных опилок, люцерны и соломы.

Источник: <https://www.britannica.com/>

© Courtesy of *Recompose*



Похоронное бюро *Return Home* в Оберне, штат Вашингтон.

Источник: <https://www.britannica.com/>

© Jason Redmond—AFP/Getty Images



хваткой свободной земли для погребения. Кроме Великобритании интерес к экопохоронам наблюдается в скандинавских странах, США, Канаде, Австралии и Новой Зеландии.

Одним из способов экологичного обращения с мертвым телом является практика, имеющая несколько названий: естественное органическое восстановление (*natural organic reduction*), террамация или человеческое компостирование (*human composting*). Если компостирование, как процесс возвращения в природный цикл пищи или иных органических отходов, из-

вестен на протяжении тысячелетий, то его применение к человеческим останкам было предложено в 2013 году студенткой архитектурного факультета Катриной Спейд в ее дипломной работе «Грязь и разложение: предложение места для городских мертвецов». Спейд основывалась на постгуманистической оптике, согласно которой человек – это симбиоз с другими организмами, и на основе этого она предложила выращивать новую жизнь и после смерти [Cummins, 2022]. В 2017 году Спейд смогла реализовать свою идею на практике и основать организацию *Recompose*, целью которой стало распространение идей террамации, привлечение инвестиций и разработка технологии и инфраструктуры. В мае 2019 года штат Вашингтон легализовал террамацию, а спустя год к югу от Сиэтла *Recompose* стала принимать тела для человеческого компостирования. С 2019 года по настоящий день уже в шести штатах легализована террамация и основано несколько компаний по оказанию этой услуги (помимо *Recompose* можно отметить компанию *Return Home*).

Как указано на официальном сайте компании *Recompose*, процесс человеческого компостирования, или террамации, «имитирует естественные циклы Земли и похож на то, что происходит на лесной подстилке, когда органические материалы разлагаются и превращаются в верхний слой почвы», и осуществляется за счет посредников – микробов, которые «естественным образом» присутствуют на человеческих телах и в окружающей среде. Вся процедура террамации делится на пять фаз: 1) «Начало цикла» – передача тела «под опеку» компании, которая в течение последующих 8–12 недель будет обеспечивать «уважительный и индивидуальный уход»; 2) «Закладывание» (*The laying in*) – помещение тела в сосуд, заполненный опилками, соломой, люцерной; затем сосуд закрывается и начинается процесс превращения в почву; 3) «Сосуд» – тело и растительный материал покоятся в сосуде на протяжении 5–7 недель; в это время в ходе работы микробов формируется почва с высоким содержанием питательных веществ; 4) «Почва» – полученная «почвенная смесь» вынимается из емкости и затвердевает в течение 3–5 недель; 5) «Жизнь после смерти» – передача родственникам, которые могут распорядиться почвой любым приемлемым для них образом [<https://recompose.life/>].

Несмотря на то что террамация представляется более экологичным способом

Лодка для перевозки и установки «вечного» рифового шара.

Источник: <https://www.eternalreefs.com/>

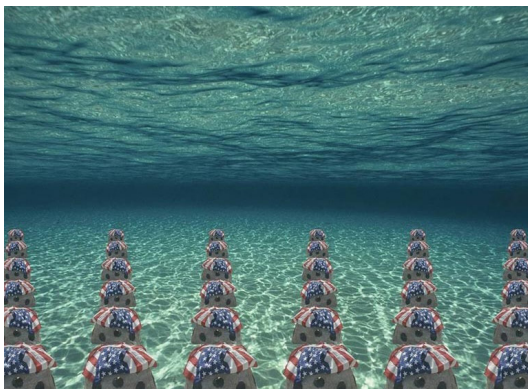
© 2020 Eternal Reefs



Воинские почести во время церемонии помещения «вечного» рифового шара на дно моря.

Источник: <https://www.eternalreefs.com/>

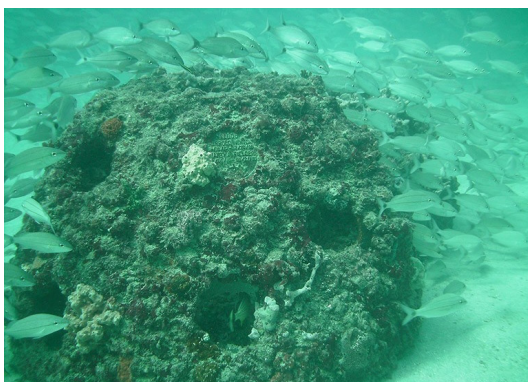
© 2020 Eternal Reefs



«Завершающая» работа природы.

Источник: <https://www.eternalreefs.com/>

© 2020 Eternal Reefs



обращения с мертвыми телами и относительно менее затратным по сравнению с кремацией и погребением, в западном обществе у экопохорон есть большое количество противников. В первую очередь это религиозные общины, которые считают подобное обращение с мертвым телом недопустимым. Так, представители католической церкви в США заявили, что компостирование – «процесс, более подходящий для овощей и яичной скорлупы»<sup>4</sup>. Среди других возражений к распространению данной практики выступают юридические ограничения: человеческое компостирование кроме шести американских

штатов легально только в Швеции. В России, например, разрешены только три вида погребения: предание земле, огню и воде (исключительно для военных моряков) [«О погребении и похоронном деле», 1996].

Тем не менее представляется, что в будущем экологичные практики погребения будут набирать популярность в силу ухудшения экологической ситуации, этического и философского переосмысления человеческой смерти и более материальных проблем землепользования (например, уменьшение свободных земель для погребения). Легализация террамации в начале 2023 года в штате Нью-Йорк только подтверждает эти предположения.

Еще одна современная альтернативная погребальная практика – «вечные» рифовые шары – напрямую связана с антропоценом и одним из его последствий: разрушением коралловых рифов. История этой практики изначально не была связана с обращением с телами. В конце 1980-х годов двое студентов из Университета Джорджии и любители дайвинга Тодд Барбер и Дон Броули после многочисленных погружений обнаружили серьезное разрушение коралловых рифов. Юноши решили попытаться восстановить утраченные рифы и разработали концепцию «рифового шара» – имитирующую естественные кораллы систему, созданную из экологических материалов. В 1992 году вблизи города Форт-Лодердейл, штат Флорида, был установлен первый рифовый шар. С тех пор основанные Барбером и Броули компании *Reef Ball Development Group* и *Reef Ball Foundation* реализовали более 5000 проектов в более чем 70 странах. В рамках этих проектов на дно океана было установлено более 750 000 рифовых шаров [Eternal Reefs, 2020]. Судьба изобретения Барбера и Броули изменилась в 1998 году, когда умер тесть Дона Броули, который незадолго до своей смерти высказал желание поместить его кремированные останки в коралловый риф. 1 мая 1998 года воля тестя была исполнена и рифовый шар был спущен на дно – так на свет появилась компания *Eternal Reef*, как сказано на ее официальном сайте. С 1998 года компанией было установлено около 2000 рифовых шаров в 25 местах на восточном и южном побережьях США [ibid.].

4. На данный момент страница сайта с этим заявлением недоступна, но цитата разошлась и присутствует почти во всех статьях, говорящих о критике альтернативных похоронных практик (см., напр.: [Клягина, 2022; Гурьянов, 2022]).



Несмотря на то что на официальном сайте и на некоторых экопросветительских ресурсах «вечные» рифовые шары представляются как экологический способ погребения, не все с этим согласны. Так, Роза Инман-Кук, менеджер благотворительной организации «Центр естественной смерти», в интервью *The Guardian* отмечает, что в процессе создания рифового шара используется прах, полученный с помощью кремации: «Если люди хотят серьезно изменить [климатическую. – С. Б.] ситуацию, то не следует выбирать кремацию. <...> Кремация – это катастрофа» [Young-Powell, 2022]. Морской биолог из Эссекского университета Майкл Штайнке заметил, что при производстве рифовых шаров используется бетон, производство которого является причиной выбросов около 8% всего углекислого газа: «С этой точки зрения это [захоронение в рифовых шарах. – С. Б.] может быть не самой лучшей идеей, если вы действительно заботитесь об окружающей среде» [Ibid.]. Дискуссия о степени экологичности захоронения в «вечных» рифовых шарах не отменяет изначального стремления проекта остановить разрушение океанических экосистем. И хотя в общем объеме погребальных практик «вечные» рифовые шары занимают малый процент, несколько тысяч человек уже воспользовались этим вариантом экопохорон, и спрос пока не прекращается.

Таким образом, альтернативные погребальные практики во многом реализуют идеи постгуманизма и свидетельствуют об изменении представлений о человеке, переоценке его жизни и смерти, его влияния на окружающую среду и нечеловеческих «других». Кроме того, как террамация, так и «вечные» рифовые шары особенно близки к экологической повестке и предлагают решения как в условиях ужесточения политики землепользования, так и для поддержания биоразнообразия природных экосистем. Даже если в объеме всех проведенных похорон альтернативные погребальные практики не составляют и пары процентов [Мохов, 2020], можно наблюдать тренд на рост заинтересованности людей в них.

## Источники

- Гурьянов Н. (2022) Экофрендли-похороны. Зачем американцев пускают на компост // РИА Новости. Режим доступа: <https://ria.ru/20220929/pokhozony-1820136661.html> (дата обращения: 24.09.2023).
- Клягина И. (2022) Зачем превращать мертвецов в компост // *Cuprum.Media*. Режим доступа:

- <https://cuprum.media/razbor/human-composting> (дата обращения: 24.09.2023).
- Мохов С. (2020) Рождение и смерть похоронной индустрии: от средневековых погостов до цифрового бессмертия. М.: Common place.
- Неаполитанский М. (2021) Становление компостом в дни хтулуцена. Режим доступа: <https://goriky.media/reviews/stanovlenie-kompostom-v-dni-htulutsena/> (дата обращения: 23.09.2023).
- Павлов А. (2019) Постпостмодернизм: Как социальная и культурная теории объясняют наше время. М: Издательский дом «Дело» РАНХиГС.
- Сафронов Е. (2015) Кладбище домашних животных: локальный вариант // Археология русской смерти. № 1. С. 123–146.
- Феррандо Ф. (2022) Философский постгуманизм. М: Издательский дом ВШЭ.
- Федеральный закон «О погребении и похоронном деле» от 12 января 1996. N 8-ФЗ. Ст. 3.
- Фуко М. (1994) Слова и вещи. Археология гуманитарных наук. СПб: А-сad.
- Хайдеггер М. (1993) Вещь // Время и бытие: Статьи и выступления / пер. с нем. В.В. Библихина. М.: Республика.
- Хайдеггер М. (1993) Письмо о гуманизме // Время и бытие: Статьи и выступления. М.: Республика.
- Хапаева Д. (2020) Занимательная смерть: развлеченная эпохи постгуманизма. М.: Новое литературное обозрение.
- Харауэй Д. (2020) Оставаясь со смутой: Заводить сородичей в хтулуцене. Пермь: Гиле Пресс.
- Brandes S. (2009) The Meaning of American Pet Cemetery Gravestones // *Ethnology*. Vol. 48. P. 99–118.
- Cummins E. (2022) Inside One of the World's First Human Composting Facilities // *The Verge*. Режим доступа: <https://www.theverge.com/c/23307867/human-composting-process-return-home> (дата обращения: 23.09.2023).
- Hassan I. (1987) *The Postmodern Turn: Essays in Postmodern Theory and Culture*. Columbus: Ohio State University Press.
- Hayles K. (1999) *How We Became Posthuman: Virtual Bodies in Cybernetics, Literature, and Informatics*. Chicago, London: University of Chicago Press.
- Pentaris P. (2022) *Dying in a Transhumanist and Posthuman Society*. New York: Routledge.
- Recompose (2023) // *Recompose*. Режим доступа: <https://recompose.life/> (дата обращения: 13.08.2024).
- Slater W. J. (1969) *Lexicon to Pindar*. Berlin: Walter de Gruyter // *Perseus Digital Library*. Режим доступа: <https://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.04.0072:entry=xqw/n> (дата обращения: 23.09.2023).
- The Environmental Impact of Funerals and Cremation Infographic (2021) // *Talk Death*. Режим доступа: <https://www.talkdeath.com/the-environmental-impact-of-funerals-and-cremation-earth-day-infographic/> (дата обращения: 20.04.2023).
- The Eternal Reefs Story (2020) // *Eternal Reefs*. Режим доступа: <https://www.eternalreefs.com/the-eternal-reefs-story/> (дата обращения: 11.11.2023).

Van Dooren T. (2014) *Flight Ways: Life and Loss at the Edge of Extinction*. New York: Columbia University Press.

Wolfe C. (2010) *What Is Posthumanism?* Minneapolis: University of Minnesota Press.

Young-Powell A. (2022) Reef Ball Burials: The New Trend for Becoming «Coral» When You Die//The Guardian. Режим доступа: <https://www.theguardian.com/environment/2022/feb/21/reef-ball-burials-the-new-trend-for-becoming-coral-when-you-die> (дата обращения: 11.11.2023).

## PHILOSOPHICAL POSTHUMANISM AND CONTEMPORARY ALTERNATIVE BURIAL PRACTICES

Sergey A. Bakhtov, Independent researcher, 66 Proletarskaya str., Shuvoe settlement, 140342, Russian Federation.  
E-mail: sbakhtov1@gmail.com

The first part of this paper briefly introduces the concept of posthumanism, its origins, and its distinctive features. The phenomenon of compost proposed by Donna Haraway is then considered as a key idea that has largely determined the meaning of the practice of terramation. The relationship between posthumanist philosophy and the Anthropocene is also identified. The second part of the paper examines the ecological handling of human remains—terramation or human composting—and the practice of eternal reefs—and how posthumanist ideas about life and death are realized in them. The conclusion presents arguments for and against these ways of dealing with human remains and suggests why there is a growing interest in alternative burial practices.

**Keywords:** posthumanism; anthropocene; burial practices; terramation; “eternal” reef balls

**Citation:** Bakhtov, S.A. (2024). Philosophical Posthumanism and Contemporary Alternative Burial Practices. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 52-59. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202452-59>

### References

Brandes S. (2009) The Meaning of American Pet Cemetery Gravestones. *Ethnology*, vol. 48, pp. 99-118.

Cummins E. (2022) Inside One of the World's First Human Composting Facilities. *The Verge*. Available at: <https://www.theverge.com/c/23307867/human-composting-process-return-home> (accessed 23 September 2023).

Ferrando F. (2022) *Filosofiya postgumanizma* [The philosophy of posthumanism]. Moscow: Izdatel'skiy dom Vyshej shkoly jekonomiki. (in Russian)

Federal'nyj zakon «O pogrebenii i pohoronnom dele» ot 12 yanvarya 1996. N 8-FZ, st. 3. [Federal Law “On burial and funeral business” of January 12, 1996. N 8-FL, Art. 3.] (in Russian)

Foucault M. (1994) *Slova i veshchi*. Arheologiya gumanitarnyh nauk [Words and things. Archaeology of the humanities]. Saint Petersburg: A-cad. (in Russian)

Gur'yanov N. (2022) *Ekofrendli-pohorony*. Zachem amerikancev pus-kayut na kompost [Ecofriendly Funeral. Why Americans are being composted] *RIA Novosti* [RIA News]. Available at: <https://ria.ru/20220929/pokhorony-1820136661.html> (accessed 24 September 2023). (in Russian)

Heidegger M. (1993). *Pis'mo o gumanizme* [A letter on humanism]. Moscow: Respublika. (in Russian)

Heidegger M. (1993). *Veshch'* [A thing]. Moscow: Respublika. (in Russian)

Hapaeva D. (2020) *Zanimatel'naya smert': razvlecheniya epohi postgumanizma* [Exciting death: entertainment in the posthumanist era]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie. (in Russian)

Haraway D. (2020) *Ostayas' so smutoy: Zavodit' sorodichey v Khtulutsene* [Staying with the Trouble: Making Kin in the Chthulucene]. Perm: HylePress. (in Russian)

Hassan I. (1987) *The Postmodern Turn: Essays in Postmodern Theory and Culture*. Columbus: Ohio State University Press.

Hayles K. (1999) *How We Became Posthuman: Virtual Bodies in Cybernetics, Literature, and Informatics*. Chicago, London: University of Chicago Press.

Klyagina I. (2022) *Zachem prevrashchat' mertvecov v kompost* [Why turn dead people into compost], *Cuprum.media*. Available at: <https://cuprum.media/razbor/human-composting>. (accessed 23 September 2023). (in Russian)

Mokhov S. (2020) *Rozhdenie i smert' pohoronnoj industrii: ot srednevekovyh pogostov do cifrovogo bessmertiya* [The birth and death of the funeral industry: from medieval pogosts to digital deathlessness]. Moscow: Common place. (in Russian)

Neapolitanskij M. (2021) *Stanovlenie kompostom v dni htulucena* [Becoming a compost in the days of chthulucene]. *Gorky.media*. Available at: <https://gorky.media/reviews/stanovlenie-kompostom-v-dni-htulutsena/> (accessed 23 September 2023). (in Russian)

Pavlov A. (2019) *Postpostmodernizm: kak social'naya i kul'turnaya teorii ob'yasnyayut nashe vremya* [Post-postmodernism: how social and cultural theories explain our time]. Moscow: Izdatel'skiy dom «Delo» RANHiGS. (in Russian)

Pentaris P. (2022) *Dying in a Transhumanist and Posthuman Society*. New York: Routledge.

- Recompose (2023). *Recompose*. URL: <https://recompose.life/>.
- Safronov E. (2015) Kladbishche domashnih zhiivotnyh: lokal'nyj variant [Pet cemetery: a local option]. *Arheologiya russkoj smerti* [The Archaeology of Russian Death], no 1, pp. 123-146. (in Russian)
- Slater W. J. (1969) Lexicon to Pindar. Berlin: Walter de Gruyter. *Perseus Digital Library*. Available at: <https://www.perseus.tufts.edu/hopper/text?doc=Perseus:text:1999.04.0072:entry=xqw/n> (accessed 23 September 2023).
- The Environmental Impact of Funerals and Cremation Infographic (2021). *Talk Death*. Available at: [www.talkdeath.com/the-environmental-impact-of-funerals-and-cremation-earth-day-infographic/](https://www.talkdeath.com/the-environmental-impact-of-funerals-and-cremation-earth-day-infographic/). (accessed 23 September 2023).
- The Eternal Reefs Story (2020). *Eternal Reefs*. Available at: <https://www.eternalreefs.com/the-eternal-reefs-story/> (accessed 11 November 2023).
- Van Dooren T. (2014) *Flight Ways: Life and Loss at the Edge of Extinction*. New York: Columbia University Press.
- Wolfe C. (2010) *What is Posthumanism?* Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Young-Powell A. (2022) Reef Ball Burials: The New Trend for Becoming "Coral" When You Die. *The Guardian*. Available at: <https://www.theguardian.com/environment/2022/feb/21/reef-ball-burials-the-new-trend-for-becoming-coral-when-you-die> (accessed 11 November 2023).

# От спасения себя к спасению деревьев: экологические представления и практики в раннем и современном буддизме

Влада Волкова

## «Эко»-положения буддизма

В условиях стремительной урбанизации и нарастающего экологического кризиса появляется необходимость искать новые подходы к устойчивому развитию городов. В этом контексте буддийская этика, с ее философскими принципами взаимозависимого возникновения и ненасилия, может предложить идеи, которые могут быть полезны для решения проблем, стоящих перед современными мегаполисами, в первую очередь экологических и социальных. В данной статье я не ставлю своей целью детальное рассмотрение вопросов применения буддийской концепции к городской экосистеме. Основной фокус моего исследования заключается в анализе положений классического буддизма, которые можно интерпретировать в экологическом контексте, критике представлений об экологичности буддизма, а также в изучении деятельности современных буддийских организаций, направленной на решение экологических проблем.

Начиная с 1960–1970-х годов ведутся споры о том, существует ли в буддийском учении экологическая проблематика и как буддизм соот-

Волкова Влада Алексеевна, аспирантка, кафедра истории зарубежной философии, философский факультет, Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова (МГУ), Российская Федерация, 119234, г. Москва, тер. Ленинские Горы, 1.  
E-mail: aleksa-vlada@yandex.ru

Существует тенденция ассоциировать буддизм с заботой об окружающей среде, непричинением вреда и иногда даже вегетарианством. Эти взгляды имеют свои основания: многие современные буддийские организации обращаются к глобальным экологическим проблемам и предлагают свои варианты их решения. Тем не менее часть исследователей буддизма отмечает, что традиционно буддизм антропоцентричен и имеет своей целью помощь людям в достижении освобождения от сансары, обходя стороной экологические вопросы. Другая часть исследователей обращается к фундаментальным буддийским концепциям, например концепции взаимозависимого возникновения, утверждая, что в буддизме имплицитно содержится экологическая проблематика. В академических кругах тема экологии в контексте буддизма стала разрабатываться с 1960-х годов, и в последние два десятилетия мы видим попытки создания буддийской энвайронментальной этики, которая бы отвечала на конкретные экологические вызовы. В рамках этой статьи я предлагаю, во-первых, обозначить положения классического буддизма, которые можно интерпретировать в экологическом контексте. Во-вторых, обратиться к критике представлений об экологичности буддизма. В-третьих, рассмотреть примеры деятельности некоторых современных крупных буддийских организаций, что может быть особенно актуально в контексте современных городских исследований и практик. Анализ экологических инициатив буддийских общин в городской среде может предложить новые подходы к устойчивому развитию городов, экологической трансформации урбанистических пространств и формированию экологического сознания горожан.

**Ключевые слова:** антропоцентризм; Будда; вовлеченный буддизм; этика; экология; энвайронментализм

**Цитирование:** Волкова В. А. (2024) От спасения себя к спасению деревьев: экологические представления и практики в раннем и современном буддизме // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 60–66. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202460-66>

носится с экологическими практиками [Darlington, 2017; Ives, 2017]. Нередко современные авторы, занимающиеся данной темой, подчеркивают, что жизнь Будды проходила в окружении природы, а значит, вопросы, связанные с состоянием окружающей среды и взаимоотношением с ней, не могли быть абсолютно чужды раннему буддизму [Henning, 2002, p. 12]. Согласно легенде, более 2500 лет назад Будда родился в роще Лумбини. В юности он медитировал под деревьями и обрел просветление под деревом Бодхи. Лесные лани были первыми слушателями его проповеди. Прожив в окружении как дикой, так и окультуренной природы следующие 45 лет, он ушел в паринирвану, среди зарослей деревьев спал, окруженный своими учениками. Как минимум забота о лесе, как месте обитания монахов, не могла не быть частью их мировоззрения.

Другое дело, что восприятие леса вряд ли было романтическим – скорее, лес для монахов был тем, что человек должен был преодолеть, и через это преодолеть себя. В те времена в Индии еще были дремучие леса, кишашие досаждающими насекомыми, где могли промышлять разбойники [Dhammika, 2015, p. 15, 18].

Хотя в Палийском каноне убийство животных чаще всего осуждается, в нем не содержится никакого внятного учения об окружающей среде. В V веке до н.э. животных по-прежнему убивали во время ведических жертвоприношений, хотя это уже вызывало недовольство в обществе [Ibid., p. 9]. Будда был одним из самых ярких критиков подобных ритуалов [The Numerical Discourses of the Buddha, 2012, p. 1027]. Своего рода этический идеал описывается в Кутаданта сутте, где Будда в одной из своих прошлых жизней совершает жертвоприношение для царя, при котором не убивали животных, не срубали деревьев в качестве жертвенных столбов, слуг не заставляли насильственно работать и единственными подношениями были такие продукты, как масло и мед [Дигха-никая, с. 205].

Критика ведических жертвоприношений – одно из следствий первой заповеди буддизма, которая звучит как обязательство воздерживаться от убийства живых существ [The Numerical Discourses of the Buddha, 2012, p. 815; The Connected Discourses of the Buddha, 2000, p. 1796; The Middle Length Discourses of the Buddha, 2009, p. 379]. На практике эта заповедь означает обязательство воздерживаться *намеренно* причинять вред живым существам. С этой заповедью связан идеал «правильного образа жизни» – ступень восьмеричного пути к нирване, которая исключает обеспечение своей жизни за счет причинения страдания другим (как напрямую, например через производство мяса, так и опосредованно, например через торговлю оружием) [The Numerical Discourses of the Buddha, 2012, p. 790]. Кроме того, буддийские тексты делают особый ак-

цент на четырех духовных практиках (брахма-вихарах). Вставший на путь буддизма должен развивать в себе качества любящей доброты (доброжелательности), сострадания, сорадования и беспристрастности (то есть равного отношения ко всем живым существам), что является логичным требованием в контексте веры в перерождения, когда совершение определенных недобродетельных поступков приводит к перерождению не в человеческом теле: «Поскольку он лишил жизни другого... имел неправильные воззрения – он родился среди домашних птиц» [The Numerical Discourses of the Buddha, 2012, p. 1525].

Принцип сострадания к другим живым существам обретает центральную роль для более позднего развития буддизма, а именно для буддизма махаяны. Еще в Метта сутте Палийского канона, популярной и в традиции махаяны, мы читаем, что должно ко всем живым существам развивать добродетельное состояние ума: «Точно как мать, что защищала б сына, единственного сына, жизнью собственной своей» [The Group of Discourses (Sutta-Nipata), 2001, p. 19].

Одним из восьми предметов, которые Будда разрешил своим монахам и монахиням иметь в качестве личной собственности, было сито для фильтрации крошечных существ из воды [Vinaya Texts, 1881, rule 62]. А в Виная-питаке мы читаем, что если монах найдет животное в капкане и из сострадания выпустит его на свободу, то он не будет виновен в краже, даже если по закону животное является собственностью охотника, который установил капкан [The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka), vol. I, p. 105]. С одной стороны, такого рода «кража» не считается неблагодарной, потому что Будда считал, что все формы жизни ценны и следует помогать другому живому существу при возможности. С другой стороны, в оценке действия не менее важна мотивация монаха: действие, развивающее сострадательный характер агента, – это благое действие.

Принимая во внимание учение о беспристрастности, концепцию перерождений и многочисленные истории, когда сам Будда в прошлой жизни был животным или когда животные, которым помог бодхисаттва, в следующей жизни становились буддийскими монахами, может показаться, что животные в буддизме обладают высоким статусом.

Но стоит помнить, что для древних буддистов именно принадлежность к человеческому роду являлась особенно ценной и очень редкой возможностью – только будучи человеком возможно достичь просветления. Буддийская традиция всегда рассматривала животных с человеческой перспективы, и в древнем обществе преобладали предубеждения относительно их ограниченной природы<sup>1</sup>. Скорее культивация добродетели сострадания как средства достижения бодхичитты, просветленного состояния

1. Что и сейчас повсеместно распространено. См., напр., исследование отношения к слонам в некоторых буддийских странах [Chadwick, 1995].

сознания, была ведущей мотивацией «этического» отношения к животным.

Ранние буддисты не практиковали массовое вегетарианство. Будда подчеркивал, что нужно избегать *совершения* убийства. Поэтому прихлопнуть моль, например, хуже, чем съесть тушу уже мертвого животного. Вегетарианство пропагандируется только в определенных текстах махаяны. В Виная-питаке содержится пояснение Будды, что монах может есть мясо при условии, что оно «чисто в трех отношениях»: если монах не видел, не слышал и не подозревал, что животное было убито специально для него [The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka), vol. IV, p. 325].

Можно предположить, что, если бы в Древней Индии существовало подобие современного массового производства, где животные подчас живут в физически и/или психологически крайне дискомфортных условиях и где работает закон спроса и предложения, Будда мог бы призывать к принятию вегетарианства<sup>2</sup>. Но в контексте реалий его времени, вероятно, Будду больше заботило, что установка на вегетарианство побудила бы монахов выбирать, какую пищу они будут есть. Монаху следовало смотреть на еду только как на источник пропитания, без каких-либо предпочтений, и быть благодарным за любую пищу, которую ему миряне положат в миску. Кроме того, вера в то, что вегетарианство – это истинно правильный образ жизни, была бы просто одной из духовных оков, привязанностью к добродетели. Подобная абсолютизация не считается в буддизме благом.

Со временем взгляды в отдельных направлениях буддизма становятся строже. В махаяне появляется осуждение мясоедения и также меняется отношение к определенным практикам. Например, если ранние буддисты считали сельское хозяйство благородной деятельностью, поскольку оно обеспечивает людей средствами к существованию, то ко времени китайского буддийского монаха Ицзина, жившего в VII веке, занятие земледелием стало считаться предосудительным из-за того, сколько живых существ, пусть и непреднамеренно, погибают в процессе этой деятельности [Dhammika, 2015, p. 13–14].

Все вышеперечисленные представления происходят из основополагающего буддийского учения, которое само по себе также возможно трактовать в экологическом ключе, – учения о зависимом возникновении (пратитья самутпада), о взаимосвязи всего со всем. Пратитья самутпада – это раннебуддийская концепция причинности, согласно которой всё является частью упорядоченной последовательности причин и следствий. Нет ни одной вещи в мире, которая не была бы обусловлена другой и сама бы не обуславливала третью. Ни одно существо или явление не является полностью изоли-

рованным, все сущности по самой своей природе связаны отношениями со всем, будь то человек, животное или растение. В этом контексте нет ничего, что было бы незначимо. Представление о взаимозависимости подразумевает, что деятельность каждого человека так или иначе отражается на всем, что его или ее окружает, и на каждого ложится ответственность вести наиболее осознанную жизнь.

Буддийские эоактивисты подчеркивают, что буддийское мировоззрение отвергает иерархическое господство одного человека над другим или людей над природой, и на этом основывается этика сострадания, в основе которой лежит внимание к биологическому разнообразию и забота о нем. Как писал тайский монах Буддхадаса, живший в XX веке:

*Весь космос пронизан сотрудничеством. Солнце, луна и звезды сосуществуют в сотрудничестве. То же самое верно для людей и животных, деревьев и земли. Когда мы осознаем, что мир – это общее, взаимозависимое предприятие, основанное на сотрудничестве... тогда мы сможем создать достойную окружающую среду. Если в основе нашей жизни не лежит эта истина, тогда мы погибнем [Buddhadasa, 1991, p. 187].*

В качестве пути к самосовершенствованию и выходу из цикла страданий буддизм в учении о четырех благородных истинах подчеркивает необходимость преодоления привязанностей или страстных желаний, таких как жадность, гнев и заблуждение. Благородная истина о причине страданий кажется как никогда актуальной сегодня, в контексте не всегда осмысленного стремления к прогрессу, чрезмерного потребления и заметного материалистического уклона современной культуры [Clugston, 2012, p. 6].

## Критическое восприятие идеи экологичности буддизма

Современные буддисты охотно принимают положения буддизма о взаимозависимом возникновении, четырех благородных истинах, о возвышенных состояниях сознания, или брахма-вихарах, о необходимости бороться с «омрачениями» в качестве руководства к экологичному образу жизни.

Академические же исследователи подчеркивают, что эти учения изначально не имели экологического смысла, который мы можем приписывать им сегодня: вместо этого их содержание было нацелено на то, чтобы направить человека на освобождение из цикла перерождений<sup>3</sup>. Базовые концепции буддизма – нирвана, страдание, перерождение, отсутствие самости (анатман) и даже пратитья-самутпада – были предназначены для помощи человеку

2. Далай-лама, к примеру, не являясь последовательным вегетарианцем, тем не менее призывает людей развивать сострадание к другим живым существам, заботиться об окружающей среде и в меру возможностей практиковать вегетарианство. См. [Lewis, 2020].

3. Отсутствие в буддизме осознанной энвайронментальной этики отстаивает, напр., [Darlington, 1991].

в его духовных поисках, а не для взаимодействия с миром.

В Палийском каноне, судя по всему, нет выраженного экологического дискурса. Сам термин «экология» был введен в оборот относительно недавно: немецким биологом Эрнстом Генрихом Геккелем в 1866 году. Приложив некоторые усилия, в буддийских текстах можно выделить приблизительные буддийские эквиваленты таким терминам, как «природа», «окружающая среда», «экосистема», «экология», но они не будут эквивалентны современному западному содержанию этих терминов [Urali, 2013].

В VI–V веках до н.э. были свои «общественные движения», но Будда не поощрял своих учеников участвовать в них. Привязанность и невежество, которые подчас и влекут людей к социальной активности, находятся в противоречии с буддийскими добродетелями. Вступившим на путь буддизма следует культивировать спокойствие, умиротворенность и невозмутимость, а погружение в проблемы внешнего мира чаще всего препятствует этому<sup>4</sup>. Иногда буддийскую практику сравнивают с практикой садовника, который для эффективного выполнения своей работы культивирует соответствующие добродетели. Садовник присматривает за своей собственной маленькой частью мира; он ухаживает за ней и заботится о ней. Садовник не пытается преобразовать всю природу во всех уголках мира, но он сосредотачивается на своем собственном участке [Zielke, 2023], хотя размеры его могут различаться в зависимости от способностей садовника.

## Академический и вовлеченный буддизм

Среди буддистов на настоящий момент существует внутрирелигиозный конфликт относительно того, должны ли буддисты участвовать в политике и способствовать социальным изменениям и в какой мере. Значительная часть буддистов в западных странах придерживается мнения, что буддийское учение не поощряет вовлечения в общественные инициативы, потому что это «мирские занятия» [Ibid.].

С другой стороны, со второй половины XX века значительно возрастает и количество буддистов, активно участвующих в социальной и политической жизни. В XX веке в качестве реакции на колониализм, войны и глобальные социальные и экологические катастрофы возникает движение «вовлеченного буддизма», объединившее многих практикующих в попытке адаптироваться к растущим сложностям и найти способы решить актуальные проблемы. Термин «вовлеченный буддизм» был впервые вве-

ден вьетнамским монахом традиции дзен-буддизма Тит Нат Ханом, который разработал идеалы, сочетающие буддийские принципы с социальной активностью в знак протеста, в первую очередь на фоне тех страданий, которые вызвала война во Вьетнаме. Вовлеченному буддизму способствовала деятельность тибетцев в изгнании, которые с середины XX века искали способы сохранить свою культуру и выступали за автономию своей родины. Книги Тит Ната Хана успешно публиковались в Америке, и благодаря им вовлеченный буддизм стал популярным на Западе в 1960-х годах. Люди, вдохновленные буддийскими идеалами, искали способы использовать их для борьбы с насилием, бедностью, разрушением окружающей среды и т.д. [Ibid.].

Согласно одному из определений Тит Ната Хана, «вовлеченный буддизм – это разновидность мудрости, откликающейся на всё, что происходит здесь и сейчас, – глобальное потепление, изменение климата, разрушение экосистемы, войны, конфликты, самоубийства, разводы, проблемы коммуникации. Как практикующие осознанность, мы должны осознавать, что происходит в нашем теле, наших чувствах, эмоциях и в том, что нас окружает. Это и есть вовлеченный буддизм» [Hanh, 2008].

Сегодня деятельность вовлеченного буддизма реализуется в разных направлениях. Вовлеченные буддисты среди прочего помогают пострадавшим от природных катастроф [Samuels, 2016], работают над проектами по защите животных и окружающей среды, а также над проектами по соблюдению прав человека и осуществлению справедливого правосудия, над отменой смертной казни, безопасным хранением ядерных отходов, борьбой с расизмом, сексизмом и милитаризмом [King, 2009], часто объединяясь с более широкими активистскими движениями. Далее я перечислю некоторые из многочисленных примеров деятельности буддистов как на Западе, так и в Азии и России, имеющих отношение к экологической проблематике.

Международная сеть вовлеченных буддистов (*International Network of Engaged Buddhists*), основанная в 1989 году, объединяет активных буддистов со всего мира в том числе с целью решения экологических проблем. В составе этой организации присутствуют как практикующие монахи и монахини, так и миряне, академические исследователи и социальные работники. Они стремятся применять буддийские положения к социальным проблемам, организуя мероприятия, семинары и ретриты, исследующие пересечение буддизма и активизма.

В 2012 году результатом международной конференции по межрелигиозному диалогу по вопросам

4. Например, в [The Numerical Discourses of the Buddha, 2012, p. 1223] Будда подчеркивает ценность монашеской жизни в безлюдной местности, что должно принести монаху удовольствие уединения, отречения, покоя и самопробуждения. Тем не менее стоит помнить, что Будда давал поучения конкретным людям с конкретными способностями и жизненными ситуациями, поэтому монашеское отречение от мирского не стоит считать универсальным идеалом. Есть и примеры того, как можно быть бодхисаттвой, оставаясь домохозяйном грихастхой (см. [Сутра «Поучения Вималакирти», 2005]), или, будучи царем, встать на путь освобождения – история, связанная с Гухьясамаджа тантрой.

изменения климата и сохранения биоразнообразия, состоявшейся в Шри-Ланке, стало возникновение Межрелигиозной сети по вопросам климата и экологии (*The Inter-Religious Climate and Ecology Network*), активно вовлекающей религиозных лидеров и учреждения по всей Азии в просвещение людей в отношении климатических проблем, в осуществление совместных действий и изменение политики в отношении экологической проблематики. На международной конференции 2015 года был сформирован «Проект развития сообщества экохрамов» (*The Eco-Temple Community Development Project*), который имеет целью создать экологические сообщества, устойчиво взаимосвязанные с природной средой через общественный центр, в роли которого будет выступать храм.

В 2007 году американский монах-тхеравадин Бхиккху Бодхи и группа его учеников основали организацию Буддийской глобальной помощи (*Buddhist Global Relief*), имеющую целью своей деятельности прекращение голода во всем мире и продвижение справедливых и экологически устойчивых продовольственных систем.

С 1980-х годов тайские монахи обертывают деревья оранжевыми монашескими одеяниями в рамках «движения посвящения деревьев в сан» (*tree ordination movement*), чтобы защитить их от вырубки и предотвратить связанный с исчезновением лесов вред окружающей среде.

В Британии есть движение «буддистов-повстанцев против вымирания» (*Extinction Rebel Buddhists или XR Buddhists*), которые функционируют как буддийская подгруппа «Восстания против вымирания», глобального движения, использующего ненасильственное гражданское неповиновение для борьбы с глобальными климатическими проблемами.

Центр Экодхармы в Каталонии (*Ecodharma Center in Catalonia*) проводит ретриты по буддийской медитации, учебные семинары и тренировочные лагеря, посвященные решению проблем, связанных с изменением климата, экономической нестабильностью и социальной несправедливостью.

Как на Западе, так и на Востоке в рамках движения вовлеченного буддизма ведутся информационные кампании, включающие ненасильственное просвещение и действия, направленные на защиту древних лесов, гуманное обращение с животными, инициативы по наблюдению за ядерными отходами, продвижение идей вегетарианства, устойчивого управления земельными и водными ресурсами и организацию экосоциальных мероприятий, которые объединяют буддийские учения и экологические принципы.

В России также есть определенные экоинициативы, исходящие от буддийских общин, но пока что публикаций по этой теме в академическом русскоязычном пространстве намного меньше, чем аналогичных публикаций на английском. В качестве примера возьму данные из не так давно опубликованной статьи о том, как в том числе при

помощи буддистов решаются проблемы экологии Калмыкии, а именно проблема опустынивания земель, которое сегодня достигает 80% территорий и продолжает расти [Дондуков, 2022].

Буддийская сангха предлагает не только религиозное объяснение засухи, ссылаясь на карму и омраченное состояние людей, проживающих на данной территории, но и проводит конкретные мероприятия по решению проблемы. В Элисте в 2011 году вокруг дома для монахов в монастыре Геден Шеддуп Чой Корлинг был создан «зеленый пояс» из фруктовых деревьев. В 2020 году часть территории этого же монастыря была выделена для формирования на ней семенной базы прутняка, терескена и камфоросмы. В 2019 и 2023 годах жители Элисты и районов республики участвовали в акции по озеленению буддийского хурула Сякюсн-сюме, высаживая саженцы деревьев разных пород.

Как справедливо утверждает автор статьи, реализация проекта по озеленению территории показывает, что объединение людей вокруг института, имеющего социальный авторитет, какой является буддийская сангха в Калмыкии, эффективно и позволяет в кратчайшие сроки привлечь к решению экологических проблем другие социальные институты [Там же, с. 65].

Многие проблемы, связанные с экологией, буддийским общинам еще предстоит осмыслить и проработать. Например, кажется, что, хотя ранний буддизм не пропагандировал вегетарианство, сейчас его адаптация являлась бы логичным шагом развития для многих буддийских общин. Объяснение мясной кухни в столовой на территории дацана через ссылку на заповедь о ненасилии кажется уходом от ответа или от ответственности. Спорно, что в данном случае нет нарушения правила принимать только то мясо, ради которого для вас лично животных не убивали. Актуальна ли эта уловка (я не видел, не знал и не подозревал, что живое существо убили для меня) в современных реалиях, когда в 10 минутах от почти любого дацана находятся кафе и магазины с мясными блюдами? Не играют ли дацаны роль в увеличении общего спроса на мясо, а соответственно на убийство живых существ?

Буддизм является живой традицией, адаптирующейся к изменяющимся условиям. Хотя в ранних текстах мы не находим экологического дискурса и скорее даже замечаем, что Будда призывал отстраняться от вовлечения в мирские дела, сегодня многие буддисты предпочитают использовать центральные положения буддийского учения для того, чтобы попытаться изменить мир к лучшему, в том числе с точки зрения экологии.

## Источники

Дигха-никая (Собрание длинных поучений) (2020) / Пер. с пали, статьи, коммент. и прил. А.Я. Сыркина; отв. ред. В.П. Андросов. М.: Наука.



- Дондуков Б.Ц. (2022) Инициативы Центрального хурула, направленные на улучшение экологической ситуации в Республике Калмыкия//Кунсткамера. 2022. № 4 (18). С. 58–66.
- Сутра «Поучения Вималакирти» (2005)/Пер. с тиб. А.М. Донца. Улан-Удэ: Изд-во БНЦ СО РАН.
- Buddhadasa B. (1991) *Me and Mine: Selected Works of Bhikkhu Buddhadasa*/D.K. Swearer (ed). New Delhi: Sri Satguru Pub.
- Chadwick D.H. (1995) *The Fate of the Elephant*. L.: Sierra Club Books, Penguin Books LTD.
- Clugston R. (2012) *Faith Traditions and Sustainable Development//Exploring Synergies between Faith Values and Education for Sustainable Development*. Vol. 4. P. 1–81.
- Darlington S.M. (2017) *Contemporary Buddhism and Ecology//The Oxford Handbook of Contemporary Buddhism*/M. Jerryson (ed.). NY: Oxford University Press. P. 487–503.
- Dhammika S. (2015) *Nature and the Environment in Early Buddhism*. Singapore: Buddha Dhamma Mandala Society, 2015.
- Hanh T.N. *Dharma Talk: History of Engaged Buddhism*. The Mindfulness Bell. Режим доступа: <https://www.parallax.org/mindfulnessbell/article/dharma-talk-history-of-engaged-buddhism/> (дата обращения: 15.01.2024).
- Harris I. (1991) *How Environmentalist Is Buddhism?*//*Religion*. Vol. 21. P. 101–114.
- Henning D.H. (2002) *A Manual for Buddhism and Deep Ecology*. Lismore: Buddha Dharma Education Association.
- Ives Ch. (2017) *Buddhism//Routledge Handbook of Religion and Ecology*/W. Jenkins et al. (eds). NY: Routledge.
- King S.B. (2009) *Socially Engaged Buddhism (Dimensions of Asian Spirituality)*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Lewis C.C. (2020). *Dalai Lama Promotes the Compassion of Vegetarianism for World Animal Day*. *Buddhistdoor Global*. Режим доступа: <https://www.buddhistdoor.net/news/dalai-lama-promotes-the-compassion-of-vegetarianism-for-world-animal-day/> (дата обращения: 21.01.2024).
- Samuels J. (2016) *Buddhist Disaster Relief: Monks, Networks, and the Politics of Religion//Asian Ethnology*. Vol. 75. № 1. P. 53–74.
- The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka)* (2000)/I.B. Horner (tr.). Pali Text Society. Vol. I (*Suttavibhanga*).
- The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka)* (1951)/I.B. Horner (tr.). London: Luzac & Company. Vol. I. (*Mahavagga*).
- The Connected Discourses of the Buddha: A New Translation of the Samyutta Nikaya*. (2000)/B. Bodhi (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- The Group of Discourses (Sutta-Nipata)* (2001)/K.R. Norman (tr.). Oxford: Pali Text Society.
- The Middle Length Discourses of the Buddha: A New Translation of the Majjhima Nikaya*. (2009)/B. Bodhi, B. Nanamoli (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- The Numerical Discourses of the Buddha: A Complete Translation of the Anguttara Nikaya*. (2012)/B. Bodhi (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- Upali Rev. (2013) *Pāli Terminologies for 'Nature': 'Harmonious Co-existence'*//*Buddhistdoor Global*. Режим доступа: <https://www.buddhistdoor.net/features/pali-terminologies-for-nature-harmonious-co-existence-in-biodiversity/> (дата обращения: 21.01.2024).
- Vinaya Texts* (1881)/T.W. Rhys Davids, H. Oldenberg (tr.). Oxford: The Clarendon Press. Part I: *The Pātimokkha The Mahāvagga*, I–IV.
- Zielke Z. (2023) *Contesting Religious Boundaries with Care: Engaged Buddhism and Eco-Activism in the UK*//*Religions*. Vol. 14. № 8. P. 986.

## ENVIRONMENTAL VIEWS AND PRACTICES IN EARLY AND MODERN BUDDHISM

Vlada A. Volkova, Postgraduate Student, Department of Philosophy, Lomonosov Moscow State University (MSU), 1 Leninskie Gory Territory, Moscow, 119234, Russian Federation. E-mail: aleksa-vlada@yandex.ru

In Western countries today, there is a tendency to associate Buddhism with concern for the environment, non-harm, and vegetarianism. These views reflect the fact that many modern Buddhist organizations address global environmental problems and offer their own solutions. Nevertheless, some researchers of Buddhism note that traditionally Buddhism is anthropocentric and aims to help people achieve liberation from *samsara* and does not address environmental issues. Other researchers address fundamental Buddhist concepts, such as, the concept of dependent origination, arguing that Buddhism implicitly encompasses environmental issues. In academic circles, the topic of ecology in the context of Buddhism has been developing since the 1960s, and there have been attempts, in the last two decades, to create Buddhist environmental ethics that would respond to specific environmental challenges. In this article, I propose, firstly, to outline the tenets of classical Buddhism that can be interpreted from an ecological point of view. Secondly, to address the critique of the idea of Buddhism's ecological nature. Thirdly, to examine examples of activities of some contemporary large Buddhist organizations, which may be particularly relevant in the context of modern urban studies and practices. The analysis of environmental initiatives by Buddhist communities in urban settings may offer new approaches to sustainable urban development, ecological transformation of urban spaces, and the formation of environmental consciousness among city dwellers.

**Keywords:** anthropocentrism; Buddha; engaged Buddhism; ethics; ecology; environmentalism

**Citation:** Volkova V.A. (2024) Environmental Views and Practices in Early and Modern Buddhism. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 60–66. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202460-66>

### Reference

- Buddhadasa B. (1991) *Me and Mine: Selected Works of Bhikkhu Buddhadasa*/D.K. Swearer (ed.). New Delhi: Sri Satguru Pub.
- Chadwick D.H. (1995) *The Fate of the Elephant*. London: Sierra Club Books, Penguin Books LTD.
- Clugston R. (2012) Faith Traditions and Sustainable Development. *Exploring Synergies between Faith Values and Education for Sustainable Development*, vol. 4, pp. 1–81.
- Digha-nikaya (Sobranie dlinnykh poucheniy) [Digha-nikaya (Collection of Long Discourses)] (2020)/tr. from Pali, articles, comments, and appendix by A.Ya. Syrkin; ed. by V.P. Androssov. Moscow: Nauka. (in Russian)
- Dondukov B. Ts. (2022) Initsiativ Tsentral'nogo khurula, napravlennoye na uluchshenie ekologicheskoy situatsii v Respublike Kalmykiya [Initiatives of the Central Khurul Aimed at Improving the Environmental Situation in the Republic of Kalmykia]. *Kunstkamera* [Kunstkamera], 2022, no 4 (18), pp. 58–66. (in Russian)
- Darlington S.M. (2017) Contemporary Buddhism and Ecology. *The Oxford Handbook of Contemporary Buddhism*/M. Jerryson (ed.). New York: Oxford University Press, pp. 487–503.
- Dhammika S. (2015) *Nature and the Environment in Early Buddhism*. Singapore: Buddha Dharma Mandala Society, 2015.
- Hanh T.N. Dharma Talk: History of Engaged Buddhism. *The Mindfulness Bell*. Available at: <https://www.parallax.org/mindfulnessbell/article/dharma-talk-history-of-engaged-buddhism/> (accessed 15 January 2024).
- Harris I. (1991) How Environmentalist Is Buddhism? *Religion*, vol. 21, pp. 101–114.
- Henning D.H. (2002) *A Manual for Buddhism and Deep Ecology*. Lismore, Australia: Buddha Dharma Education Association.
- King S.B. (2009) *Socially Engaged Buddhism (Dimensions of Asian Spirituality)*. Honolulu: University of Hawaii Press.
- Lewis C.C. (2020). Dalai Lama Promotes the Compassion of Vegetarianism for World Animal Day. *Buddhistdoor Global*. Available at: <https://www.buddhistdoor.net/news/dalai-lama-promotes-the-compassion-of-vegetarianism-for-world-animal-day/> (accessed 21 January 2024)
- Samuels J. (2016) Buddhist Disaster Relief: Monks, Networks, and the Politics of Religion. *Asian Ethnology*, vol. 75, no 1, pp. 53–74.
- Sutra "Poucheniya Vimalakirti" [Sutra "Vimalakirti's Teachings"] (2005)/per. s tib. A.M. Dontsa (2005) [trans. from Tibetan by A.M. Dontsa]. Ulan-Ude: Izdatel'stvo BNTs SO RAN [Publishing House of the Buryat Scientific Center of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences]. (in Russian)
- The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka) (2000)/I.B. Horner (tr.). Oxford: Pali Text Society. Vol. I (Suttavibhanga).
- The Book of the Discipline (Vinaya-Pitaka) (1951)/I.B. Horner (tr.). London: Luzac & Company. Vol. I. (Mahavagga).
- The Connected Discourses of the Buddha: A New Translation of the Samyutta Nikaya (2000)/B. Bodhi (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- The Group of Discourses (Sutta-Nipata) (2001)/K.R. Norman (tr.). Oxford: Pali Text Society.
- The Middle Length Discourses of the Buddha: A New Translation of the Majjhima Nikaya (2009)/B. Bodhi, B. Nanamoli (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- The Numerical Discourses of the Buddha: A Complete Translation of the Anguttara Nikaya (2012)/B. Bodhi (tr.). Boston: Wisdom Publications.
- Upali Rev. (2013) Pāli Terminologies for 'Nature': 'Harmonious Co-existence' in Biodiversity. *Buddhistdoor Global*. Available at: <https://www.buddhistdoor.net/features/pali-terminologies-for-nature-harmonious-co-existence-in-biodiversity/> (accessed: 21 January 2024)
- Vinaya Texts (1881)/T.W.R. Davids, H. Oldenberg (tr.). Oxford: The Clarendon Press. Part I: The Pātīmokkha The Mahāvagga, I–IV.
- Zielke Z. (2023) Contesting Religious Boundaries with Care: Engaged Buddhism and Eco-Activism in the UK. *Religions*, vol. 14, no 8, p. 986.

# Сравнение безопасности наземных и подземных пешеходных переходов на примере города Москвы

Владислав Величко

## Введение

Все больше исследований о причинах и последствиях различных решений городского планирования публикуется во всем мире, предоставляя необходимые данные урбанистам и позволяя им снижать вероятность дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и уменьшать количество пострадавших и погибших в ДТП еще на этапе принятия решений об организации городского пространства.

Для снижения рисков столкновения автомобилей с пешеходами, пересекающими дорогу, многие страны и города предпочитают строительство подземных пешеходных переходов вместо оборудования наземных. В российских городах наблюдаются похожие тенденции [Макаров и др., 2019; Осипова, Охотникова, 2018; Хаустова и др., 2018]. Подземные пешеходные переходы считаются предпочтительными по следующим соображениям:

- 1) Подземный пешеходный переход безопаснее и для пешеходов, и для водителей, особенно при интенсивном пешеходном движении, поскольку он разводит потоки передвигающихся пешеходов и автомобилей в разные плоскости [Макаров и др., 2019; Оруджова, Листов, 2015; Чикишев, Сидоренко, 2010].

Величко Владислав Алексеевич, студент, бакалаврская программа «Экология и природопользование», Институт международной торговли и устойчивого развития, Московский государственный институт международных отношений Министерства иностранных дел Российской Федерации (ИМТУР МГИМО МИД России); Российская Федерация, 119454, г. Москва, пр. Вернадского, 76.  
E-mail: velichko2vlad@gmail.com

В данной статье исследуется относительная опасность наземных и подземных пешеходных переходов на основе количества пострадавших в столкновениях автомобилей с пешеходами, произошедших около данных типов сооружений в городе Москве. Для сравнения этих двух категорий переходов были взяты все дорожно-транспортные происшествия с пешеходами в пределах Московской кольцевой автодороги с 1 января 2019 года по 31 декабря 2023 года включительно. Для определения опасности каждого перехода брались данные о происшествиях с пешеходами, произошедшие неподалеку от него. На основе общего количества дорожно-транспортных происшествий с пешеходами, произошедших около переходов разных видов, и общего количества переходов в пределах Московской кольцевой автодороги была оценена относительная опасность подземных и наземных переходов для пешеходов. Результаты показали, что в среднем подземные пешеходные переходы опаснее наземных в 2,460 раза, а если брать для сравнения только происшествия с погибшими – в 5,905 раза. Также были получены результаты для происшествий с пострадавшими в тяжелой и легкой степени: подземные переходы опаснее наземных в 3,654 и 1,937 раза соответственно. Одним из возможных объяснений данных результатов может являться следующее: поскольку рядом с подземными переходами водители не ожидают увидеть на дороге пешеходов, скорость реакции, необходимой для торможения автомобиля, ниже, чем при нелегальном пересечении дороги человеком около наземного перехода, следовательно, выше вероятность столкновения и возникновения тяжелых последствий для здоровья пострадавших. Однако для точного определения причин повышенной опасности нелегальных пересечений пешеходами проезжей части около подземных переходов необходимы дальнейшие исследования.

**Ключевые слова:** городское планирование; подземный пешеходный переход; наземный пешеходный переход; безопасность дорожного движения; ДТП; столкновение; дорожно-транспортное происшествие; пешеход

- 2) Подземные пешеходные переходы сокращают время, затрачиваемое на движение автомобиля по определенному маршруту, из-за отсутствия дополнительных светофоров [Оруджова, Листов, 2015; Чикишев, Сидоренко, 2010].

Однако на момент написания данной статьи нет достаточного количества исследований, изучавших безопасность разных типов пешеходных переходов или количество времени, затрачиваемое автомобилем на движение по улице с наземными или подземными пешеходными переходами. В отечественной литературе лишь немногие статьи ставят под сомнение эти соображения, однако не подкрепляют свои утверждения научными доказательствами [Зинатуллина и др., 2017; Иванов, Быстров, 2018]. При этом исследование 2024 года из Гонконга приводит данные, показывающие, что наличие подземных и наземных переходов снижает частоту столкновений автомобилей с пешеходами, а наличие наземных пешеходных переходов, наоборот, увеличивает; таким образом, подтверждается тезис о безопасности внеуровневых пешеходных переходов [Hu et al., 2024]. Однако из-за недостаточного количества исследований по данной теме невозможно с достаточной уверенностью ни подтвердить, ни обоснованно опровергнуть любой из вышеуказанных пунктов.

Подземные переходы обладают рядом существенных недостатков, которые приводят к снижению привлекательности для пешеходов и побуждают избегать данный тип переходов. Вместо этого пешеходы предпочитают пользоваться наземными переходами или пересекать дороги с нарушением правил, что создает угрозу безопасности как для них самих, так и для других участников дорожного движения. К числу таких недостатков относятся физическая невозможность использования подземного перехода из-за отсутствия безбарьерной среды, значительное время, необходимое для пересечения дороги через подземный переход, отсутствие эстетической привлекательности подземных тоннелей, ощущение небезопасности внутри тоннеля и другие факторы [Гордеев, Сазонова, 2019; Ghafoor et al., 2023; Mfinanga, 2014; Pasha et al., 2015; Rana, 2021; Rankavat, Tiwari, 2016].

Например, при наличии барьерного разделителя, не позволяющего пересечь улицу с нарушением правил, пешеходы часто отказываются от использования подземных переходов, если существует возможность за то же или даже меньшее время дойти до наземного перехода [Anciaes, Jones, 2018]. Кроме того, пешеходы чаще предпочитают дожидаться зеленого сигнала светофора на наземном переходе, чем использовать подземный переход, причем чем короче время ожидания, тем выше вероятность того, что пешеход предпочтет пересечь улицу по наземному переходу [Chandrappa et al., 2021; Zhu et al., 2023]. Возраст пешеходов также влияет на выбор способа пересечения дороги: с увеличением возраста снижается вероятность предпочтения подземного перехода наземному [Chandrappa et al., 2021].

Схожая ситуация наблюдается и с наземными переходами (пешеходными мостами), также обладающими вышеперечисленными негативными чертами, свойственными подземным переходам [Alver, Onelcin, 2018; Pasha et al., 2015; Rankavat, Tiwari, 2016; Räsänen, 2007]. При наличии возможности нелегального пересечения улицы пешеходы более склонны к изменению своего маршрута для использования наземного перехода, нежели наземного, в том числе из-за сложностей в пользовании наземным переходом [Cantillo et al., 2015]. Помимо этого, на использование наземного перехода негативно влияет знание территории и возраст пешехода [Bhatia et al., 2022]. Исходя из этого можно предположить, что пешеходы также менее склонны изменять маршрут для использования подземного перехода по сравнению с наземным.

---

**Цитирование:** Величко В. А. (2024) Сравнение безопасности наземных и подземных пешеходных переходов на примере города Москвы // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202467-77>

Учитывая все вышеупомянутые факторы, можно предположить, что отсутствие возможности пересечения проезжей части по земле без нарушения правил может побуждать людей к их нарушению даже в тех случаях, когда поблизости имеется подземный переход. Поэтому для полноценной оценки безопасности подземных пешеходных переходов необходимо также учитывать число ДТП с пешеходами, произошедших около данных сооружений вследствие нелегального пересечения ими дороги.

Таким образом, на практике количество столкновений автомобилей с пешеходами, произошедших вблизи подземных переходов из-за пересечения дороги с нарушением правил, может оказаться выше, чем количество наездов на пешеходов на наземных переходах, даже с учетом нарушений, таких как переход на красный свет или переход вблизи, но не по самому переходу или в зоне его видимости. Данное предположение ставит под сомнение эффективность подземных переходов с точки зрения обеспечения безопасности и может вызвать вопросы относительно целесообразности их строительства в населенных пунктах.

В то же время в российских городах, включая Москву, наблюдается тенденция к созданию новых подземных пешеходных переходов. Значительная часть годового бюджета Москвы направляется на строительство и реконструкцию дорог, а также на развитие транспортной инфраструктуры (согласно Закону № 33 от 24.11.2021). Это свидетельствует о стремлении города стать лидером в снижении числа столкновений автомобилей с пешеходами и уменьшении тяжести последствий таких ДТП для здоровья граждан. Однако в Москве в пределах Московской кольцевой автомобильной дороги (далее – МКАД) имеется значительное количество подземных переходов. На начало 2024 года в Москве, согласно авторским подсчетам, находилось 644 подземных перехода (7,3 подземных перехода на каждые 10 км<sup>2</sup>). Учитывая гипотезу о том, что подземные переходы могут представлять большую опасность по сравнению с наземными, особенно с учетом пересечений дороги пешеходами с нарушением правил, можно предположить, что, сосредотачивая усилия на строительстве новых подземных переходов, Москва рискует не добиться уменьшения числа ДТП с участием пешеходов. Вместо этого предпочтительным вариантом могло бы стать оборудование наземных переходов, которые потенциально способны повысить безопасность на дорогах.

Цель настоящего исследования заключается в анализе числа ДТП, произошедших с пешеходами поблизости от подземных или наземных пешеходных переходов в пределах МКАД, для сравнения их безопасности друг относительно друга с учетом пересечений дороги пешеходами с нарушением правил.

## Методы

На момент написания статьи в открытых источниках отсутствовали карты и списки всех подземных и наземных пешеходных переходов Москвы. Имеющиеся данные о подземных переходах, такие как информация на Портале открытых данных правительства Москвы, включают не все объекты, которые в рамках данного исследования классифицируются как подземные переходы. К примеру, для пересечения Кировоградской улицы около домов 24А и 24к1 пешеходам необходимо спуститься в подземный переход, который одновременно является выходом из станции метро «Пражская», в связи с чем не относится к категории «подземные переходы» на портале. Аналогичная ситуация со многими другими станциями метро, подземные сооружения которых зачастую являются единственным объектом для пересечения дороги (примеры: станции «Полежаевская», «Юго-Западная», «Новогиреево», «Сходненская» и др.).

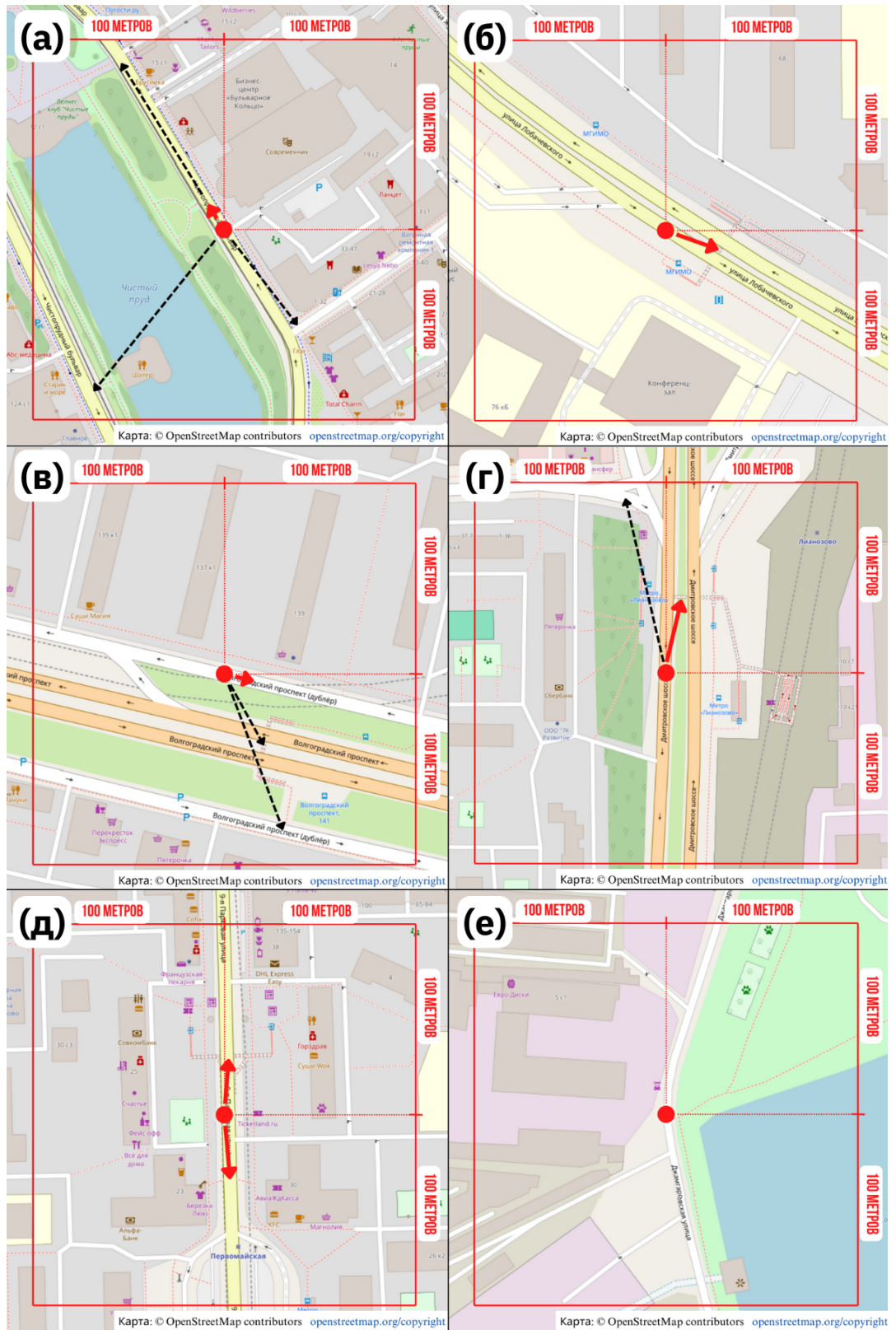
Для решения этой проблемы все переходы города в пределах МКАД, за исключением наземных, а также наземных, расположенных в жилых зонах и на дворовых территориях, были отмечены на авторских картах вручную. Затем с карты были экспортированы координаты всех переходов, которые были распределены по административным округам города: Восточный, Юго-Восточный, Южный, Юго-Западный, Западный, Северо-Западный, Северный, Северо-Восточный и Центральный (далее – ВАО, ЮВАО, ЮАО, ЮЗАО, ЗАО, СЗАО, САО, СВАО и ЦАО соответственно). Впоследствии при проведении данного исследования ЦАО был поделен на две части: часть внутри Садового кольца и часть вне Садового кольца.

С сайта некоммерческого проекта «Карта ДТП»<sup>1</sup> были получены координаты ДТП с пешеходами в пределах МКАД. Происшествия поделены на три категории: летальные ДТП, происшествия с тяжелыми последствиями для здоровья, ДТП с легким вредом для здоровья. Для всех трех типов ДТП использовался один метод исследования, описанный далее. Исследование проводилось с помощью программы, написанной на языке Python.

- 1) Для начала программа получала координаты ДТП из файла проекта «Карта ДТП» по одному происшествию.
- 2) Каждое ДТП проверялось по данным проекта «Карта ДТП». Если в данных проекта содержалась информация о наличии рядом с местом происшествия подземного, наземного или обоих типов переходов, данному ДТП присваивалась метка «У», «А» или «В» соответственно. При отсутствии такой информации ДТП присваивалась метка «О».

1. (2024). Карта ДТП. <https://dtp-stat.ru/>.

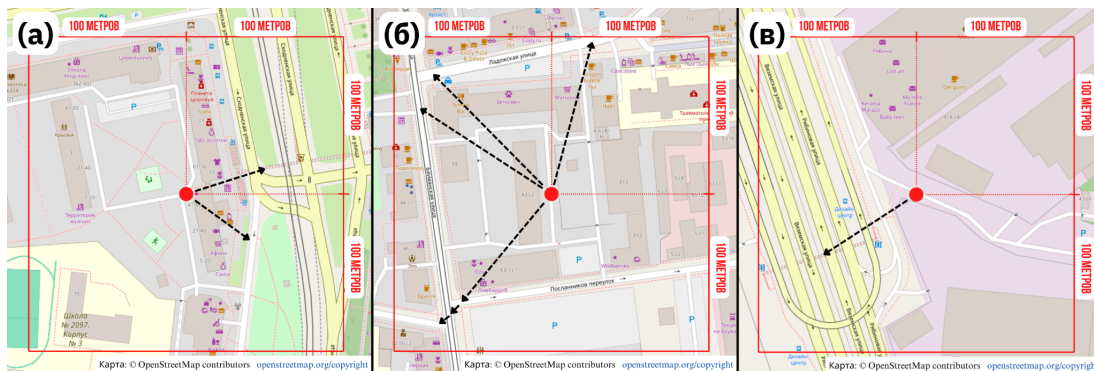
Рис. 1. Примеры дорожно-транспортных происшествий, изученных программой. Данные картографической основы: © Участники проекта OpenStreetMap



(а) ДТП, отнесенное программой к наземному переходу; (б) ДТП, отнесенное программой к подземному переходу; (в) ДТП около наземного перехода, отнесенное программой к обоим типам переходов; (г) ДТП около подземного перехода, отнесенное программой к обоим типам переходов; (д) ДТП около обоих типов переходов, отнесенное программой к обоим типам переходов; (е) ДТП, не отнесенное программой ни к одной из категорий переходов и в дальнейшем не исследуемое.

Метки: красная точка – место ДТП; красные сплошные стрелки указывают на переход, возле которого произошло ДТП; черные пунктирные – на иные переходы, попавшие в квадрат 200х200 м (рамка вокруг ДТП) и отмеченные программой как потенциальные переходы, около которых могло произойти данное ДТП.

**Рис. 2. Примеры ошибочно определенных программой дорожно-транспортных происшествий, которые проверялись вручную в случае расхождения результатов с данными проекта «Карта ДТП»**  
**Данные картографической основы: © Участники проекта OpenStreetMap**



**(а) ДТП, ошибочно определенное программой к категории “ДТП около обоих типов переходов”; (б) ДТП, ошибочно определенное программой к категории “ДТП около наземного перехода”; (в) ДТП, ошибочно определенное программой к категории “ДТП около подземного перехода”.** Все три ДТП были отсеяны при ручной проверке в связи с расхождением с данными проекта “Карта ДТП”.

**Метки:** красная точка – место ДТП; черные пунктирные стрелки указывают на пешеходные переходы, попавшие в квадрат 200х200 м (рамка вокруг ДТП) и отмеченные программой как потенциальные переходы, около которых могло произойти данное ДТП.

- 3) Затем вокруг отдельного ДТП на карте строился квадрат через нахождение координат его вершин на основе средней длины одной секунды меридиана и параллели на местности на широте и долготе Москвы (так, 100 м в Москве – это  $0,0009^\circ$  широты или  $0,00159^\circ$  долготы<sup>2</sup>). Бралась координата широты, к ней прибавлялось или от нее отнималось  $0,0009^\circ$  – так находились координаты широты для всех вершин квадрата. Аналогично (прибавление к долготе ДТП или вычитание из нее  $0,00159^\circ$ ) находилась долгота всех вершин квадрата. Таким способом программой очерчивался квадрат со стороной, близкой к 200 м, в центре которого находилось ДТП; минимальное расстояние от места столкновения до любой стороны квадрата составляло 100 м.
- 4) Потом координаты всех переходов Москвы проверялись на попадание в данный квадрат. Если координаты какого-то перехода попадали в область, очерченную квадратом, программа заносила ДТП в категорию ДТП, произошедших около данного типа переходов.

а) В случаях, когда в квадрате находились только наземные переходы, предполагалось, что столкновение произошло около наземного перехода (рис. 1а), а при попадании в квадрат только подземных переходов ДТП засчитывалось как произошедшее около подземного перехода (рис. 1б).

б) В ситуациях, когда в квадрате находились и наземные, и подземные переходы, ДТП заносилось программой в категорию «ДТП около обоих типов переходов» (рис. 1в, 1г, 1д).

с) В иных случаях столкновение не причислялось ни к одной из категорий и в дальнейшем не подвергалось изучению (рис. 1е).

- 5) Все ДТП, занесенные программой в одну из трех категорий, проверялись программой на соответ-

ствие метке, полученной при анализе данных проекта «Карта ДТП». Если метка совпадала с категорией, выданной программой, ДТП автоматически причислялось к данному типу перехода (пример: программа определила, что около ДТП с меткой «У» есть только подземные переходы, значит, ДТП причисляется к подземному переходу). В иных случаях ДТП проверялось вручную (пример: программа определила, что около ДТП с меткой «А» есть только подземные переходы или и подземные, и наземные переходы; такое ДТП проверялось вручную). Так удалось избежать ошибок и неточностей как в полученных программой данных, так и в данных проекта «Карта ДТП».

Следует отметить недостаток метода определения программой принадлежности ДТП к типу перехода: некоторые ДТП, произошедшие на малых городских дорогах (не обладающих разметкой – например, в жилой зоне), при построении квадрата захватывали внутрь него пешеходные переходы, расположенные на соседних, более крупных дорогах, что приводило к ложному отнесению ДТП программой к одному из типов переходов, хотя в реальности столкновение происходило на иной дороге и отношения к этим переходам не имело. Этот недостаток был компенсирован проверкой данных, полученных программой, данными проекта «Карта ДТП» с помощью описанных выше меток. Так, если ДТП происходило на малой городской дороге, в данных проекта «Карта ДТП» не было указано наличие поблизости пешеходных переходов, что приводило к присвоению ДТП метки «О» и, как следствие, ручной проверке, если программа относила это ДТП к какому-либо типу перехода (рис. 2).

Данным методом были исследованы все ДТП с пешеходами, произошедшие в пределах МКАД с 1 января 2019 года по 31 декабря 2023 года вклю-

2. Исходя из данных, длина меридиана 20 004,3 км, длина экватора 40 075 км, длина параллели на широте Москвы (широта города:  $55,5^\circ$ ) =  $\cos(55,5^\circ) * 40\,075 = 22\,698,7$  км.

**Таблица 1.**  
Количество переходов в разбивке по округам  
Источник: составлено автором.

Округ	ВАО	ЮВАО	ЮАО	ЮЗАО	ЗАО	СЗАО	САО	СВАО	Ц	СК
Пз, шт.	46	49	123	56	75	44	73	37	70	71
Нз, шт.	2265	1932	2090	1349	1628	1125	2101	2121	2375	1634
Соотн.	49,2	39,4	17,0	24,1	23,7	25,6	28,8	57,3	33,9	23,0
Пл, км <sup>2</sup>	112	73	86	90	132	106	130	76	47	19
СПз	0,41	0,67	1,43	0,62	0,57	0,42	0,56	0,49	1,49	3,74
СНз	20,22	26,47	24,30	14,99	12,33	10,61	16,16	27,91	50,53	86,00

Аббревиатуры: ВАО, ЮВАО, ЮАО, ЮЗАО, ЗАО, СЗАО, САО, СВАО – Восточный, Юго-Восточный, Южный, Юго-Западный, Западный, Северо-Западный, Северный, Северо-Восточный административные округа соответственно; Ц – Центральный административный округ вне Садового кольца, СК – территория внутри Садового кольца; Пз, Нз – число подземных и наземных переходов соответственно; Соотн. – соотношение наземных переходов к подземным; Пл – площадь административных округов в пределах МКАД; СПз и СНз – количество подземных и наземных пешеходных переходов на 1 км<sup>2</sup> соответственно.

чительно. На основе полученных данных была рассчитана опасность подземных пешеходных переходов по отношению к наземным; для этого среднее число ДТП на один подземный переход было поделено на среднее число ДТП на один наземный переход по формуле:

$$D = \frac{A_u + A_b}{N_u} / \frac{A_g + A_b}{N_g},$$

где  $A_u$  и  $A_g$  – количество ДТП с пешеходами около подземных и наземных переходов соответственно,  $A_b$  – количество ДТП с пешеходами, отнесенных к третьей категории («произошли около подземного и наземного переходов»);  $N_u$  и  $N_g$  – общее количество подземных и наземных переходов в Москве соответственно.

Код программы, а также файлы, содержащие в себе координаты всех переходов, отмеченных на авторских картах, находятся в открытом доступе в репозитории на сервисе *GitHub*<sup>3</sup>.

## Результаты

Все подземные и наземные пешеходные переходы Москвы в пределах МКАД были отмечены на карте вручную; общее их число составило 644 для подземных переходов и 18 620 для наземных<sup>4</sup>. Количество переходов в разбивке по округам представлено в табл. 1, наряду с соотношением числа наземных пешеходных переходов к подземным, площадью округов в пределах МКАД и количеством переходов на 1 км<sup>2</sup> территории.

Как видно из табл. 1, самым обеспеченным переходами округом является ЦАО в пределах Садового кольца (3,74 подземных и 86 наземных пешеходных переходов на 1 км<sup>2</sup>), второй по обеспеченности –

ЦАО вне Садового кольца (1,49 подземных и 50,53 наземных перехода на 1 км<sup>2</sup>). Меньше всего подземных переходов в абсолютном значении находится в СВАО (37 шт.), в относительном к площади округа – в ВАО (0,41 шт./км<sup>2</sup>).

За период с 1 января 2019 года по 31 декабря 2023 года в Москве произошло 14 492 ДТП с пешеходами, в которых пострадали 14 776 пешеходов, из них 12 457 человек попали в ДТП в пределах МКАД. 10 510 пешеходов, пострадавших в ДТП, были определены программой в одну из трех вышеописанных категорий, из них вручную были проверены 3764 случая. В сумме за исследованный период в ДТП около наземных и подземных пешеходных переходов в Москве в пределах МКАД пострадали 8640 пешеходов.

В табл. 2а, 2б и 2в представлено количество пешеходов, пострадавших в ДТП, произошедших около подземных, наземных или обоих типов переходов в разбивке по округам, в зависимости от тяжести последствий для здоровья пострадавших.

Используя данные из табл. 2а, 2б и 2в, по приведенной выше формуле можно рассчитать, во сколько раз подземные переходы опаснее наземных для каждого из трех типов ДТП с разбивкой по округам. Полученные результаты представлены в табл. 3.

## Заключение

Как видно из табл. 3, подземные переходы в среднем опаснее наземных в 2,46 раза. Полученный результат ставит под сомнение распространенное представление о том, что подземные переходы являются более безопасными для пешеходов по сравнению с наземными. Его можно интерпретировать следующим образом: подземные переходы обеспечивают повы-

3. Величко Владислав (2024). Код программы для расчета опасности подземных переходов. [https://github.com/VladVelichko/Moscow\\_pedestrian\\_crossings](https://github.com/VladVelichko/Moscow_pedestrian_crossings).

4. Подземные переходы можно посмотреть на авторской карте: <https://clck.ru/3CArj5> (данные актуальны на 01.01.2024); наземные переходы из-за их количества пришлось разделить на две части: северо-восточную: <https://clck.ru/3CArjb> (данные актуальны на 01.06.2023) – и юго-западную: <https://clck.ru/3CArkk> (данные актуальны на 01.06.2023).



**Таблица 2а. Количество погибших в ДТП пешеходов в разбивке по округам**

Округ	ВАО	ЮВАО	ЮАО	ЮЗАО	ЗАО	СЗАО	САО	СВАО	Ц	СК
Подз, шт.	2	4	13	4	10	3	6	9	4	10
Наз, шт.	61	56	49	36	20	19	39	52	23	10
Оба, шт.	3	2	2	0	1	0	0	0	3	1

**Таблица 2б. Количество пешеходов, пострадавших в ДТП с тяжелыми для здоровья последствиями в разбивке по округам**

Округ	ВАО	ЮВАО	ЮАО	ЮЗАО	ЗАО	СЗАО	САО	СВАО	Ц	СК
Подз, шт.	0	17	37	13	28	5	9	5	15	27
Наз, шт.	20	239	338	242	150	114	67	121	173	109
Оба, шт.	0	5	13	8	3	0	0	3	12	5

**Таблица 2в. Количество пешеходов, пострадавших в ДТП с легкими для здоровья последствиями в разбивке по округам**

Округ	ВАО	ЮВАО	ЮАО	ЮЗАО	ЗАО	СЗАО	САО	СВАО	Ц	СК
Подз, шт.	24	13	37	14	27	9	36	22	23	22
Наз, шт.	1032	630	690	402	521	379	855	753	461	282
Оба, шт.	46	18	20	13	16	10	12	14	26	13

**Источник:** составлено автором.  
**Аббревиатуры:** ВАО, ЮВАО, ЮАО, ЮЗАО, ЗАО, СЗАО, САО, СВАО – Восточный, Юго-Восточный, Южный, Юго-Западный, Западный, Северо-Западный, Северный, Северо-Восточный административные округа соответственно; Ц – Центральный административный округ вне Садового кольца, СК – внутри Садового кольца; Подз и Наз – число летальных ДТП, произошедших около подземных и наземных переходов соответственно; Оба – ДТП произошло около переходов обоих типов.

шенную безопасность для тех пешеходов, которые способны спуститься и подняться по лестницам и готовы затратить на это дополнительное время. Однако, с точки зрения общества в целом, подземные переходы могут оказаться менее безопасными, поскольку многие люди не готовы жертвовать временем на спуск и подъем, а также могут сталкиваться с физическими ограничениями, препятствующими использованию лестниц, например, из-за состояния здоровья или необходимости перемещать тяжелые предметы, такие как багаж, детские коляски или велосипеды.

Наибольший разрыв в опасности наблюдается для ДТП с погибшими (подземные переходы оказались опаснее наземных в 5,905 раза). Это можно объяснить тем, что при пересечении дороги пешеходом по наземному переходу с нарушением правил скорость реакции водителей выше, так как они заранее знают о существовании перехода. В то же время при пересечении пешеходом дороги около подземного перехода водители не ожидают увидеть на дороге человека, и скорость их реакции ниже; это приводит к тому, что последствия столкновения для здоровья пешехода оказываются тяжелее, а вероятность летального исхода – выше. Для ДТП, в которых пострадавшие получили тяжелые последствия для здоровья, подземные переходы оказались в 3,654 раза опаснее наземных; для ДТП с легким вредом для здоровья – в 1,937 раза.

Следует отметить, что, согласно результатам исследования, ни в одной из катего-

рий ДТП по тяжести последствий ни для одного округа значение в табл. 3 не оказалось ниже 1,00 (то есть подземные переходы не продемонстрировали большей безопасности по сравнению с наземными переходами ни в одном округе), за исключением тяжелых ДТП в ВАО, где за исследуемый период не было зарегистрировано ни одного ДТП данной категории около подземного перехода.

Таким образом, можно утверждать, что строительство подземных пешеходных переходов в городах в целом снижает безопасность пешеходов, способствуя увеличению числа ДТП, особенно тех, которые приводят к смертельным исходам или тяжелым последствиям для здоровья пострадавших.

В то же время полученные результаты требуют дополнительных исследований, которые позволят более детально изучить безопасность наземных и подземных переходов. Например, следует отметить, что в данном исследовании не учитывалась категория дороги, через которую были оборудованы переходы, в то время как этот фактор может существенно влиять на безопасность различных типов переходов.

Результаты исследования показывают, что строительство новых подземных переходов в городах России представляется неоправданным. Вместо этого целесообразно рассмотреть возможность замены существующих подземных переходов на наземные, особенно на нешироких улицах с умеренным движением или на ули-

**Таблица 3. Опасность подземных переходов по отношению к наземным в разбивке по округам \* – в округе отсутствуют тяжелые ДТП около подземных переходов.**  
**Источник:** составлено автором.  
**Аббревиатуры:**  
**ВАО, ЮВАО, ЮАО, ЮЗАО, ЗАО, СЗАО, САО, СВАО – Восточный, Юго-Восточный, Южный, Юго-Западный, Западный, Северо-Западный, Северный, Северо-Восточный административные округа соответственно;**  
**Ц – Центральный административный округ вне Садового кольца, СК – территория внутри Садового кольца, МСК – данные по Москве в пределах МКАД в целом без разделения на округа.**

Округ	ВАО	ЮВАО	ЮАО	ЮЗАО	ЗАО	СЗАО	САО	СВАО	Ц	СК	МСК
Летальные ДТП	2,259	2,991	8,504	3,213	15,145	4,565	4,448	5,004	7,784	28,913	5,905
Тяжелые ДТП	0,000*	2,607	4,119	2,429	5,858	1,268	3,884	1,865	4,220	8,116	3,654
Легкие ДТП	1,877	1,383	2,321	1,881	2,315	1,412	1,601	1,357	2,909	3,430	1,937
ВСЕ ДТП	1,866	1,796	3,172	2,145	3,457	1,496	1,872	1,625	3,438	5,370	2,460

цах, регулируемых светофорами. В Москве это может касаться переходов через такие улицы, как Клинская, Никулинская, улицы Братьев Старостиних, Куусинена, Миклухо-Маклая и др.

Подводя итог, можно заключить, что данное исследование ставит под сомнение устоявшееся мнение о большей безопасности подземных пешеходных переходов по сравнению с наземными. В связи с этим при городском планировании, по крайней мере, на нешироких улицах со спокойным движением следует отдавать предпочтение наземным переходам, а также рассмотреть возможность замены существующих подземных переходов на наземные. Исследование показало, что подземные пешеходные переходы в среднем опаснее наземных в 2,460 раза. Это может быть связано с нежеланием людей пользоваться подземными переходами и увеличенным временем реакции водителей на пересечение дороги пешеходами с нарушением правил, но для установления точных причин необходимы дополнительные исследования.

### Источники

Гордеев А. М., Сазонова С. А. (2019) Актуальность строительства внеуличных пешеходных переходов для формирования комфортной городской среды в г. Перми // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. Т. 1. Пермь: Изд-во ПНИПУ. С. 259–262.

Зинатуллина Э. Ч., Фаррахова Г. Р., Ганцева Е. М. (2017) Оценка безопасности подземных переходов // Наука, образование, производство в решении экологических проблем (Экология-2017). Т. 1. Уфа: Уфимский государственный авиационный технический университет. С. 247–254.

Иванов М. В., Быстров М. В. (2018) Сравнительный анализ использования наземных, надземных и подземных пешеходных переходов для формирования комфортной городской среды // Фундаментальные и прикладные исследования в области управления, экономики и торговли / С. В. Широкова (отв. ред.). Т. 2. СПб: ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого». С. 52–57.

Макаров А. В., Павлова М. А., Дегтярева Л. Е., Ерещенко Т. В. (2019) Подземные пешеходные тоннели на загруженных магистралях // Инженерный Вестник Дона. № 2 (53). Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/podzemnyepeshehodnye-tonneli-na-zagruzhennyh-magistralyah> (дата обращения: 24.04.2024).

Моисеева О. В. (2016) Выбор рационального типа пешеходных переходов с учетом стоимости строительства и безопасности движения пешеходов // Экология и научно-технический прогресс. Урбанистика. Т. 2. Пермь: Издательство Пермского национального исследовательского политехнического университета. С. 447–452.

Оруджова О. Н., Листов Д. В. (2015) Преимущества и недостатки пешеходных переходов // Управление инновациями в современной науке. Самара: АЭТЕРНА. С. 74–76.

Осипова А. А., Охотникова Ю. В. (2018) Морфологический анализ подземных переходов в г. Хабаровске // Новые идеи нового века. Т. 1. Хабаровск: ФГБОУ ВО Тихоокеанский государственный университет. С. 343–349.

Официальный портал Мэра и Правительства Москвы. (2021). Закон № 33 от 24.11.2021 «О бюджете города Москвы на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов. Документы Правительства Москвы. Режим доступа: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/47716220/> (дата обращения: 24.04.2024).

Хаустова Е. А., Мусонов И. Р., Паузин С. А. (2018) Развитие сети пешеходных переходов в Нижнем Новгороде // VIII Всероссийский фестиваль науки / И. С. Соболев, Н. Д. Жилина и др. (ред.). Нижний Новгород: Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет. С. 21–25.

Чикишев Е. М., Сидоренко А. О. (2010) Актуальность применения надземных и подземных пешеходных переходов в городе Тюмени // Новые технологии нефтегазовому региону / Е. А. Григорьян (ред.). Т. 1. Тюмень: Тюменский индустриальный университет. С. 146–149.

Alver Y. A. L. Ç. I. N., Onelcin P. (2018) Gap Acceptance of Pedestrians at Overpass Locations // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 56. P. 436–443.

Anciaes P. R., Jones P. (2018) Estimating Preferences for Different Types of Pedestrian Crossing Facilities // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 52. P. 222–237. DOI: 10.1016/j.trf.2017.11.025.

- Bhatia S.Y., Patil G.R., Chopadekar A.D., Sharma S. (2022) Skywalk Facility Utilization and Factors Influencing Its Use: A Case Study of Mumbai Metropolitan Region, India//Case Studies on Transport Policy. Vol. 10. No. 1. P. 396-405. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.12.019.
- Cantillo V., Arellana J., Rolong M. (2015) Modelling Pedestrian Crossing Behaviour in Urban Roads: A Latent Variable Approach//Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 32. P. 56-67. DOI: 10.1016/j.trf.2015.04.008.
- Chandrappa A.K., Bhattacharyya K., Maitra B. (2021) Measures for Improving Pedestrian Crossing Facilities Based on Perceptions of Urban Commuters: An Experience in Kolkata//Case Studies on Transport Policy. Vol. 9. No. 2. P. 965-973. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.04.017.
- Ghafoor F.E., Riaz M.S., Deifalla A.F., Azab M., Javaid O., Sattar M.N., Sadiq M.M. (2023) Serviceability Analysis of Pedestrian Overhead Bridges and Underpasses//Civil Engineering Journal. Vol. 9. No. 4. P. 882-894. DOI: 10.28991/cej-2023-09-04-09.
- Hu Y., Chen L., Zhao Zh. (2024) How Does Street Environment Affect Pedestrian Crash Risks? A Link-Level Analysis Using Street View Image-Based Pedestrian Exposure Measurement. Accident Analysis & Prevention. Vol. 205. DOI: 10.1016/j.aap.2024.107682.
- Mfinanga D.A. (2014) Implication of Pedestrians' Stated Preference of Certain Attributes of Crosswalks//Transport Policy. Vol. 32. P. 156-164. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.01.011.
- Pasha M., Rifaat S., Hasnat A., Rahman I. (2015) Pedestrian's Behaviour on Road Crossing Facilities//Jurnal Teknologi. Vol. 73. No. 4. P. 77-83. DOI: 10.11113/jt.v73.4292.
- Rana K.M. (2021) Estimation Of Foot Overpass And Underpass Service Quality And Users Attribute Ranking//Department of Civil Engineering, BUET. Режим доступа: <http://lib.buet.ac.bd:8080/xmlui/handle/123456789/6054> (дата обращения: 24.04.2024).
- Rankavat S., Tiwari G. (2016) Pedestrians Perceptions for Utilisation of Pedestrian Facilities-Delhi, India//Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 42. P. 495-499. DOI: 10.1016/j.trf.2016.02.005.
- Räsänen M., Lajunen T., Alticafarbay F., Aydin C. Pedestrian Self-Reports of Factors Influencing the Use of Pedestrian Bridges//Accident; Analysis and Prevention. Vol. 39. P. 969-73. DOI: 10.1016/j.aap.2007.01.004.
- Zhu D., Sze N.N., Feng Zh., Chan H.-Y. Waiting for Signalised Crossing or Walking to Footbridge/Underpass? Examining the Effect of Weather Using Stated Choice Experiment with Panel Mixed Random Regret Minimization Approach//Transport Policy. Vol. 138. P. 144-169. DOI: 10.1016/j.tranpol.2023.04.020.
- A COMPARISON OF THE SAFETY OF AT-GRADE PEDESTRIAN CROSSINGS AND UNDERPASSES IN MOSCOW**
- Vladislav A. Velichko, Bachelor's Student, The Institute of International Trade and Sustainable Development, Moscow State Institute of International Relations (IMTUR of MGIMO University); 76 Vernadsky Avenue, Moscow, 119454, Russian Federation.  
E-mail: [velichko2vlad@gmail.com](mailto:velichko2vlad@gmail.com)
- This study analyzes and compares the safety of underpasses and at-grade pedestrian crossings. It examines all car-pedestrian accidents that occurred within Moscow's Ring Road (MRR) between January 1, 2019, and December 31, 2023. To assess the safety of each crossing, all accidents that took place in their vicinity were analyzed. The total number of underpasses and at-grade crossings within MRR, along with the total number of accidents near these crossings, were used to calculate the risk these pose to pedestrians. The results show that underpasses are, on average, 2.46 times more dangerous to pedestrians than at-grade crossings, and 5.9 times more dangerous when considering only fatal accidents. The findings also indicate that underpasses are, on average, 3.65 times more hazardous to pedestrians in cases of severe injuries and 1.94 times more hazardous in cases of minor injuries. One possible explanation is that drivers are more likely to anticipate pedestrians near at-grade crossings and can more effectively prevent collisions in cases of jaywalking. In contrast, when a person illegally crosses near an underpass, the driver's reaction time may be longer, increasing the likelihood and severity of a collision. However, further research is needed to understand why illegal crossings near underpasses pose a greater threat to pedestrians than those near at-grade facilities.
- Keywords:** Moscow; urban planning; underpass; at-grade pedestrian crossing; pedestrian; car accident; transport safety
- Citation:** Velichko V.A. (2024). A Comparison of the Safety of At-Grade Pedestrian Crossings and Underpasses in Moscow. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 67-77. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202467-77>
- References**
- Alver Y.A.L.Ç.I.N., Onelcin P. (2018) Gap Acceptance of

- Pedestrians at Overpass Locations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 56, pp. 436–443.
- Ancaes P.R., Jones P. (2018) Estimating Preferences for Different Types of Pedestrian Crossing Facilities. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 52, pp. 222–237. DOI: 10.1016/j.trf.2017.11.025.
- Bhatia S.Y., Patil G.R., Chopadekar A.D., Sharma S. (2022) Skywalk Facility Utilization and Factors Influencing Its Use: A Case Study of Mumbai Metropolitan Region, India. *Case Studies on Transport Policy*, vol. 10, no. 1, pp. 396–405. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.12.019.
- Cantillo V., Arellana J., Rolong M. (2015) Modelling Pedestrian Crossing Behaviour in Urban Roads: A Latent Variable Approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 32, pp. 56–67. DOI: 10.1016/j.trf.2015.04.008.
- Chandrappa A.K., Bhattacharyya K., Maitra B. (2021) Measures for Improving Pedestrian Crossing Facilities Based on Perceptions of Urban Commuters: An Experience in Kolkata. *Case Studies on Transport Policy*, vol. 9, no. 2, pp. 965–973. DOI: 10.1016/j.cstp.2021.04.017.
- Chikishev E.M., Sidorenko A.O. (2010) Aktual'nost' primeneniya nadzemnykh i podzemnykh peshekhodnykh perekhodov v gorode Tyumeni [The Relevance of Using Elevated and Underground Pedestrian Crossings in the City of Tyumen]. *Novye tekhnologii-neftegazovomu regionu* [New Technologies for the Oil and Gas Region]/ E.A. Grigoryan (ed.), vol. 1, Tyumen: Tyumenskiy industrial'nyy universitet, pp. 146–149. (in Russian)
- Ghafoor F.E., Riaz M.S., Deifalla A.F., Azab M., Javaid O., Sattar M.N., Sadiq M.M. (2023) Serviceability Analysis of Pedestrian Overhead Bridges and Underpasses. *Civil Engineering Journal*, vol. 9, no. 4, pp. 882–894. DOI: 10.28991/cej-2023-09-04-09.
- Gordeev A.M., Sazonova S.A. (2019) Aktual'nost' stroitel'stva vneulichnykh peshekhodnykh perekhodov dlya formirovaniya komfortnoy gorodskoy sredey v g. Permi [The Relevance of Constructing Off-Street Pedestrian Crossings for Creating a Comfortable Urban Environment in Perm]. *Modernizatsiya i nauchnye issledovaniya v transportnom komplekse* [Modernization and Scientific Research in the Transport Complex], vol. 1. Perm: Izd-vo PNIPU, pp. 259–262. (in Russian)
- Hu Y., Chen L., Zhao Zh. (2024) How Does Street Environment Affect Pedestrian Crash Risks? A Link-Level Analysis Using Street View Image-Based Pedestrian Exposure Measurement. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 205. DOI: 10.1016/j.aap.2024.107682.
- Ivanov M.V., Bystrov M.V. (2018) Sravnitel'nyy analiz ispol'zovaniya nazemnykh, nadzemnykh i podzemnykh peshekhodnykh perekhodov dlya formirovaniya komfortnoy gorodskoy sredey [Comparative Analysis of the Use of Ground, Elevated, and Underground Pedestrian Crossings for Creating a Comfortable Urban Environment]. *Fundamental'nye i prikladnye issledovaniya v oblasti upravleniya, ekonomiki i tovgovli* [Fundamental and Applied Research in the Field of Management, Economics, and Trade], vol. 2. St. Petersburg: FGBOU VO "Sankt-Peterburgskiy politekhnicheskii universitet Petra Velikogo", pp. 52–57. (in Russian)
- Khaustova E.A., Musonov I.R., Puzin S.A. (2018) Razvitiye seti peshekhodnykh perekhodov v Nizhnem Novgorode [Khaustova E.A., Musonov I.R., Puzin S.A. (2018) Development of the Pedestrian Crossing Network in Nizhny Novgorod]. *VIII Vserossiyskiy festival' nauki* [VIII All-Russian Science Festival]/I.S. Sobol, N.D. Zhiliny et al. (eds.), Nizhny Novgorod: Nizhegorodskiy gosudarstvennyy arkhitekturno-stroitel'nyy universitet, pp. 21–25. (in Russian)
- Makarov A.V., Pavlova M.A., Degtyareva L.E., Ereshchenko T.V. (2019) Podzemnye peshekhodnye tonneli na zagruzhennykh magistralyakh [Underground Pedestrian Tunnels on Busy Highways]. *Inzhenernyy Vestnik Dona* [Engineering Bulletin of Don], no. 2 (53). Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/podzemnye-peshehodnye-tonneli-na-zagruzhennykh-magistralyakh> (accessed 24 April 2024). (in Russian)
- Mfinanga D.A. (2014) Implication of Pedestrians' Stated Preference of Certain Attributes of Crosswalks. *Transport Policy*, vol. 32, pp. 156–164. DOI: 10.1016/j.tranpol.2014.01.011.
- Moiseeva O.V. (2016) Vybor ratsional'nogo tipa peshekhodnykh perekhodov s uchetom stoimosti stroitel'stva i bezopasnosti dvizheniya peshekhodov [Choosing the Rational Type of Pedestrian Crossings Considering the Cost of Construction and Pedestrian Traffic Safety]. *Ekologiya i nauchno-tekhnicheskii progress. Urbanistika* [Ecology and Scientific-Technical Progress. Urbanism], vol. 2, Perm: Izdatel'stvo Permskogo natsional'nogo issledovatel'skogo politekhnicheskogo universiteta [Perm National Research Polytechnic University Publishing House], pp. 447–452. (in Russian)
- Ofitsial'nyy portal Mera i Pravitel'stva Moskvy. (2021). Zakon № 33 ot 24.11.2021 "O byudzhete goroda Moskvy na 2022 god i planovyy period 2023 i 2024 godov [Official Portal of the Mayor and Government of Moscow. (2021). Law No. 33 of November 24, 2021 "On the Budget of the City of Moscow for 2022 and the Planning Period 2023 and 2024"]. *Dokumenty Pravitel'stva Moskvy* [Documents of the Government of Moscow]. Available at: <https://www.mos.ru/authority/documents/doc/47716220/> (accessed 24 April 2024). (in Russian)
- Orudzhova O.N., Listov D.V. (2015) Preimushchestva i nedostatki peshekhodnykh perekhodov [Advantages and Disadvantages of Pedestrian Crossings]. *Upravlenie innovatsiyami v sovremennoy nauke* [Innovation Management in Modern Science], Samara: AETRINA, pp. 74–76. (in Russian)
- Osipova A.A., Okhotnikova Yu.V. (2018) Morfologicheskii analiz podzemnykh perekhodov v g. Khabarovske [Morphological Analysis of Underground Crossings in Khabarovsk]. *Novye idei novogo veka* [New Ideas of the New Century], vol. 1, Khabarovsk: FGBOU VO Tikhookeanskiy Gosudarstvennyy Universitet, pp. 343–349. (in Russian)
- Pasha M., Rifaat S., Hasnat A., Rahman I. (2015) Pedestrian's Behaviour on Road Crossing Facilities. *Jurnal Teknologii*, vol. 73, no. 4, pp. 77–83. DOI: 10.11113/jt.v73.4292.
- Rana K.M. (2021) Estimation of Foot Overpass and Underpass Service Quality and Users Attribute Ranking. *Department of Civil Engineering, BUET*. Available at: <http://lib.buet.ac.bd:8080/xmlui/handle/123456789/6054> (accessed: 24.04.2024).

- Rankavat S., Tiwari G. (2016) Pedestrians Perceptions for Utilisation of Pedestrian Facilities—Delhi, India. *Transportation Research Part F—Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 42, pp. 495–499. DOI: 10.1016/j.trf.2016.02.005.
- Räsänen M., Lajunen T., Alticafarbay F., Aydin C. Pedestrian Self-Reports of Factors Influencing the Use of Pedestrian Bridges. *Accident; analysis and prevention*, vol. 39, pp. 969–73. DOI: 10.1016/j.aap.2007.01.004.
- Zhu D., Sze N.N., Feng Zh., Chan H.-Y. Waiting for Signalised Crossing or Walking to Footbridge/Underpass? Examining the Effect of Weather Using Stated Choice Experiment with Panel Mixed Random Regret Minimization Approach. *Transport Policy*, vol. 138, pp. 144–169. DOI: 10.1016/j.tranpol.2023.04.020.
- Zinatullina E.Ch., Farrahova G.R., Gantseva E.M. (2017) Otsenka bezopasnosti podzemnykh perekhodov [Safety Assessment of Underground Crossings]. *Nauka, obrazovanie, proizvodstvo v reshenii ekologicheskikh problem (Ekologiya-2017)* [Science, Education, Production in Solving Environmental Problems (Ecology-2017)], vol. 1. Ufa: Ufimsky Gosudarstvenny Aviatsionny Tekhnichesky Universitet, pp. 247–254. (in Russian)

# Оптимизация городской мобильности: потенциал и ограничения модели «мобильность как услуга (MaaS)»

София Макаревич,  
Олег Янишевский

Жителям больших городов бросают вызов новые обстоятельства: рост числа автомобилей, ограниченность пространственных ресурсов для развития улично-дорожной сети и планирования мест для застройки, растущее загрязнение атмосферы парниковыми газами, изменение климата, приводящие к неизбежным изменениям повседневной жизни населения.

Такие трудности вынуждают городские власти совершенствовать принципы городского транспортного планирования и обновлять подходы к организации городской мобильности [Евсеева, 2016]. Например, внедрять сервис «мобильность как услуга» – систему предоставления транспортных услуг и интеллектуального планирования поездок. Она нацелена на удовлетворение потребностей пользователей транспорта через предложение индивидуальных решений обеспечения мобильности за счет доступа и интеграции широкого спектра транспортных средств и дополнительных услуг в единый цифровой интерфейс, что позволяет перемещаться «бесшовно», комфортно и выгодно. Благодаря ее использованию городская администрация может влиять на транспортное поведение горожан, оптимизировать потоки мобильности и транспортную инфраструктуру на основании больших данных (*big*

Макаревич София Константиновна, аспирантка, факультет социальных наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ), Российская Федерация, 109028, г. Москва, Покровский бульвар, 11. ORCID ID: 0000-0001-8435-2107.

E-mail: smakarevich@hse.ru

Янишевский Олег Борисович, аспирант, факультет социальных наук, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ), Российская Федерация, 109028, г. Москва, Покровский бульвар, 11. ORCID ID: 0000-0003-1421-1805.

E-mail: oyanishevskiy@hse.ru

Мобильность как услуга (МКУ) – системный сервис, во всем мире внедряемый в транспортные инфраструктуры городов с целью повышения удобства и качества внутригородских перевозок, эффективного сокращения нагрузки на транспортные узлы через оптимизацию пассажиропотока и обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры, в которую сервис внедрен. Поскольку сервис был разработан исходя из управленческих потребностей, а не на основе реального спроса пассажиров, прямая связь между потребностями пользователей и предлагаемыми решениями в рамках МКУ присутствует не всегда. В статье раскрывается противоречие: отвечает ли система МКУ требованиям пользователей или она является искусственным инструментом, накладываемым на существующую транспортную инфраструктуру. В работе детально рассматриваются особенности транспортного поведения горожан, а также цели и задачи, заложенные в системы МКУ. В результате кодирования переменных «задачи МКУ» и «потребности пассажиров» на основании анализа источников на указанную тематику демонстрируются возможности и ограничения сервиса, выделяются и типологизируются основные задачи новой системы организации устойчивого городского транспортного планирования в области организации пассажиропотока, а также потребности горожан во время поездок. Проведенное исследование показало, что лишь малая часть всех поставленных перед новыми цифровыми системами задач связаны с интересами пользователей. Потребности и особенности перемещения горожан могут уходить на второй план в рамках разработки сервисов новой мобильности и не совпадать с пользовательским запросом. Отсутствие баланса и превалирование решения административных задач затрудняет достижение устойчивого функционирования систем мобильности и в перспективе не позволяет обеспечить комфортную мобильность.

data), а также в целом улучшать пассажирский опыт и популяризировать городской транспорт.

Системы МКУ внедряют по всему миру с целью улучшения качества услуг и увеличения уровня транспортной доступности и устойчивости мобильности. Тем не менее эти системы не всегда преодолевают реальные трудности повседневных перемещений горожан, а мобильность не становится комфортной и устойчивой [Jang et al., 2016, p. 31].

В данной статье мы проанализируем, как потребности пользователей транспорта соотносятся с задачами, которые ставит перед собой сервис «мобильность как услуга». Мы будем опираться на материалы эмпирических исследований МКУ за последние 10 лет, охватывающие сегмент исследований городской мобильности в различных странах. В результате анализа источников мы покажем, на какие потребности пассажиров опираются приверженцы системы МКУ при разработке функционала системы и с какими пользовательскими барьерами сталкивается система МКУ в практиках повседневных перемещений. В результате мы ответим на вопрос о том, соответствуют ли задачи, поставленные перед сервисом МКУ, запросам реальных пользователей городского транспорта.

## Как работает сервис «мобильность как услуга»

*MaaS – Mobility as a Service* (мобильность как услуга) – инструмент устойчивого городского транспортного планирования в области организации пассажиропотока, нацеленный на повышение удобства и качества внутригородских перевозок [Трегубов, 2019], что способствует созданию более эффективной и устойчивой транспортной системы [Butler, Yigitcanlar, Paz, 2020].

Впервые термин был использован в 2014 году во время Европейского конгресса по интеллектуальным транспортным системам в Хельсинки. МКУ рассматривалась как система, предназначенная для распределения пассажиропотока между различными видами транспорта [Шарантаев, Морозова, 2023]. Первый город с внедренной системой МКУ – Гетеборг (Швеция), тем не менее наибольшую известность «мобильности как услуге» принес Хельсинки [Сакульева, 2018]. С 2016 года его жители используют приложение *Whim*, которое позволяет с помощью ежемесячной подписки получать доступ ко всему общественному транспорту в городе. Дополнительное преимущество платформы заключается в интеграции с календарем пользователя.

Пользуясь сервисом МКУ, пассажиры приобретают нужные им транспортные услуги (на конкретный вид транспорта или на пакет транспортных услуг) через единое приложение. Идеальная реализация концепции МКУ предполагает создание внушительной «бесшовной» экосистемы, которая позволит своим членам удобно и легко менять различные виды транспорта как по собственному желанию, так и по советам системы.

Данная экосистема состоит из нескольких основных блоков: оператора МКУ, связывающего всех стейкхолдеров и обеспечивающего клиентов разнообразием транспортных услуг; операторов транспортных услуг, которые делятся своими данными с оператором МКУ; поставщика технологий, обеспечивающего технологические решения (в том числе саму платформу) для продажи билетов, оплаты услуг, планирования поездок, а также выполняющих аналитические функции; местных органов власти, разрабатывающих нормативно-правовую базу, стандарты и рекомендации по функционированию экосистемы МКУ и транспортной системы; клиентов сервиса; комплекса транспортных услуг; цифровой платформы, объединяющей в себе функции информационного табло и кассы.

В разных типологиях существует около шести уровней развития МКУ или же уровней интеграции всех транспортных услуг внутри го-

---

**Ключевые слова:** городская мобильность; мобильность как услуга (МКУ); транспортное поведение; задачи транспорта; потребности горожан

---

**Цитирование:** Макаревич С.К., Янишевский О.Б. (2024) Оптимизация городской мобильности: потенциал и ограничения модели «мобильность как услуга» // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 78–94. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202478-94>

рода. По мере совершенствования транспортные услуги и операторы, их предоставляющие, интегрируются и переходят от удовлетворения индивидуальных запросов пассажиров к решению комплексных социальных задач. МКУ-платформа, таким образом, является инструментом управления транспортным поведением, который способствует оптимизации выбора способов передвижения в сторону большей устойчивости.

Внедрить систему МКУ – значит перейти к более эффективным/устойчивым видам транспорта, что позволит решить комплекс городских проблем, например: разгрузить транспортные узлы, уменьшить объем вредных выбросов. Поскольку сервис был разработан исходя из управленческих потребностей, а не на основе реального спроса пассажиров, прямая связь между потребностями пользователей и предлагаемыми решениями в рамках МКУ присутствует не всегда [Cooper, Vanoutrive, 2022]. Сервис хотя теоретически и ориентирован на пользователей общественного транспорта, в реальности далеко не всегда соответствует их текущим запросам. Фактически данная идея была выдвинута специалистами по городскому планированию и транспортной политике, а потому может отсутствовать четкая связь между предпочтениями пользователей и «решениями», предоставляемыми в МКУ [Cooper, Vanoutrive, 2022]. Важно отметить: если МКУ-платформа не будет отвечать требованиям потребителей транспортных услуг, то изменения в транспортном поведении не произойдут [Пищикова, 2022].

Для того чтобы понять, отвечает ли система МКУ требованиям потребителей и удовлетворяет ли МКУ индивидуальные запросы пассажиров или является, скорее, искусственным инструментом, который накладывается на существующую транспортную инфраструктуру и не отвечает требованиям пассажиров, рассмотрим особенности транспортного поведения и повседневной мобильности.

## Транспортное поведение и его характеристики

Транспортная мобильность обусловлена потребностью человека в перемещении из одной точки пространства (пункта отправления) в другую (пункт назначения). Указанная потребность характеризуется таким комплексным показателем, как «спрос на мобильность» [Коган, 2022]. В свою очередь, удовлетворение указанного спроса характеризуется как «предложение по мобильности» (различные варианты перемещения человека из пункта отправления в пункт назначения). Основываясь на классическом соотношении «спрос – предложение» при рассмотрении функционирования транспортной системы, мы понимаем, что результат удовлетворения одного другим будет определять устойчивость транспортной системы [Коган, 2022].

В контексте соотношения спроса и предложения в мобильности резонно возникают предпочте-

ния в отношении мобильности. Они необходимы для персонализации планирования поездки [Titov, Rickert, Schlegel, 2022]. Соответственно, так как для повышения устойчивости транспортной системы предлагается использовать сервис МКУ, то спрос на мобильность (предсказуемые и непредсказуемые потребности и предпочтения при перемещении) должен удовлетворять именно МКУ.

Изучением данных потребностей и поведения пассажиров в поездках занимаются в рамках исследований транспортного поведения (*travel behavior studies*). Основной целью исследований поведения в поездках было прогнозирование того, как люди выбирают, куда, когда и как путешествовать [McNally, 2007]. Ранее для объяснения выбора того, кто собирается в поездку, использовали два утилитарных фактора: цена поездки и время, затраченное на нее. Дополнительные факторы, объясняющие поведение в поездке, возникли позднее благодаря социальной психологии, когда выяснилось, что человеческие предпочтения и установки существенно влияют на выбор способа передвижения [De Vos, Singleton, Gärling, 2022]. В частности, исследования поведения в поездках опираются на теорию планируемого поведения Айсека Айзена [Ajzen, 1991], которая помогает объяснить выбор способа передвижения. В ее основе находится понятие намерения – совокупности всех преимуществ и недостатков, учитываемых индивидом при выборе модели поведения, и единственной психологической переменной, которая влияет на поведение. Оно обусловлено несколькими независимыми психологическими концепциями: персональным отношением к варианту поведения, субъективной или социальной нормой и воспринимаемым поведенческим контролем. Этот подход включает учет и неморальных аспектов, связанных с экономией ресурсов – контролируемых убеждений.

Существует две стратегии принятия решения о поездках: краткосрочные и долгосрочные. Примерами долгосрочных решений о мобильности являются покупка нового автомобиля или годового проездного билета на общественный транспорт, а также принятие решения об использовании МКУ. Примерами краткосрочных решений являются ежедневный выбор поездки: каким маршрутом добраться до работы, на каком виде транспорта, в какое время лучше всего выйти из дома, чтобы вовремя доехать из точки А в точку Б. Все эти решения принимаются с учетом временных и пространственных ограничений, бытовых потребностей, личных предпочтений и наличия ресурсов, чтобы удовлетворить потребности и желания.

На принятие как краткосрочных, так и долгосрочных решений влияют внутренние мотивы пользователей (социально-демографические характеристики, удовлетворенность от использования конкретных видов транспорта и складывающегося отношения к ним), а также внешние факторы (харак-



теристики поездки, атрибуты сервиса) [Caiati, 2017; Hamadneh, Esztergár-Kiss, 2023].

Исследователи выделяют разные атрибуты, используемые для характеристики транспортного поведения. Например, А. Сухов и др. [Sukhov, Olsson, Friman, 2022] разделили эти атрибуты по группам: функциональные (простота пересадки, время в пути, пунктуальность транспорта, близость к дому, время отправления), информационные (отсутствие проблем с информацией (информация о терминале остановки, информация о планировании)), аспекты безопасности (безопасные остановки на станциях, безопасность в транспорте, отсутствие несчастных случаев), аспекты комфортабельности (современные транспортные средства, чистые транспортные средства, наличие свободных мест, приятный персонал), финансовые (соотношение цены и качества, разумная цена), аспекты удовлетворенности (качество услуг, энтузиазм в поездке, стрессоустойчивость). Бегонья Гирао и др. [Guirao, García-Pastor, López-Lambas, 2016] выделяют еще несколько подобных аспектов: постоянный доступ к транспорту (из любого места на карте), удобный маршрут, пунктуальность транспорта, частота хождения транспорта, ИТ-решения, внимание водителя. Данные атрибуты можно разделить на те же группы, что были перечислены ранее. Пунктуальность транспорта и частота сообщения могут быть отнесены к функциональным атрибутам, постоянный доступ и удобный маршрут – к аспектам комфортабельности, внимание водителя – к безопасности, а ИТ-решения могут быть отнесены сразу к нескольким атрибутам (и информационным, и функциональным, и безопасности, и комфортабельности).

Милад Гасрия и др. [Ghasri et al., 2024] дополнительно выделяют и возможность сочетания режимов поездки, интегрированный способ оплаты и общий уровень выбросов парниковых газов – все эти атрибуты относятся, скорее, к функциональным.

Существующие направления исследований МКУ можно разделить на две категории. Первые описывают феномен МКУ с разных сторон: ключевые характеристики сервиса, изучение его функционирования в условиях разнообразных транспортных систем. Вторая категория – это работы, описывающие реальных и потенциальных пользователей сервиса и те атрибуты поездки, которые необходимы для повышения их удовлетворенности в пути, а значит, нужны для реализации потребностей в поездках. Именно на пользователях и их потребностях мы делаем акцент в данной статье.

## Исследования МКУ

Не существует единого полноценного определения системы «мобильность как услуга», тем не менее каждый автор в своем определении всегда акцентирует внимание на трех важных ее аспектах: оказании транспортной услуги, ориентированной прежде всего на потребности пассажиров, предложения

услуг мобильности вместо транспорта и интеграции транспортных услуг, информации, платежей и др. [Sochor et al., 2018]. Ключевыми характеристиками МКУ являются: персонализация и кастомизация услуг, многообразие выбора из тарифно-билетного меню, наличие платформ-агрегаторов, многообразие видов транспорта, включенных в пакет услуг, доступные базовые функциональные возможности (информация в режиме реального времени, планирование поездок, бронирование и продажа билетов) и используемые технологии (GPS, электронный билет и электронная оплата) [Jittrapirom et al., 2017]. МКУ должна предоставлять возможность реальной экономии средств при сохранении удобства (комфорт, оперативность и доступность) и быть максимально устойчивой [Giesecke, Surakka, Hakonen, 2016].

Одним из основных подходов к исследованию МКУ считается антропоцентрический, где главным акцентом в МКУ является пользователь и его запросы, предпочтения и цели. Большая часть эмпирических исследований касаются пользовательских факторов, способствующих разрастанию системы МКУ, и барьеров развития феномена [Hauslbauer et al., 2024]. В данной работе мы остановимся на изучении материалов исследований, описывающих как реальных, так и потенциальных пользователей сервиса, их транспортное поведение и предпочтения в поездке.

Среднестатистический портрет пользователя – это молодые гибкие горожане, совершающие поездки по делам. Потенциальные пользователи МКУ принадлежат к возрастной группе 35–55 лет, имеют высшее образование и придерживаются экологических взглядов [Hoerler et al., 2020]. Более того, они имеют высокий социально-экономический статус и высокие доходы, проживают в густонаселенных районах и обладают хорошим здоровьем, ведут активный, высокомобильный образ жизни, часто совершают туристические поездки и пользуются общественным транспортом [Zijlstra et al., 2020].

На принятие и активное использование модели МКУ в своих ежедневных перемещениях влияют группы факторов: социотехнические (пол, возраст, уровень образования, уровень дохода, наличие постоянной работы, количество человек в домохозяйстве, количество человек с водительскими правами в домохозяйстве), поведенческие (поведение в поездке) (мультиmodalность поездок индивида, желание снизить количество поездок на личном автомобиле, использование общественного транспорта (автобусы, трамваи и др.) и средства краткосрочной аренды (каршеринг, средства индивидуальной мобильности), среднее количество километров в поездке (от 20 до 40 км)), психологические (склонность к принятию новых технологий, стремление к комфорту, желание сохранить природу и др.) и внешних (например, плотность населения, тип и плотность застройки, благоприятные условия для прогулок и др.) [Maas, 2022]. Наборы факторов раз-

личаются в зависимости от цели поездки: поездки на работу или с целью отдыха в будний/выходной день [Hoerler, 2020].

МКУ в части сбора данных может позволить лучше понимать пассажиров, более эффективно управлять спросом и предложением, а значит, эффективно управлять потребностями пользователей городского транспорта. Но для этого нужно преодолеть барьеры – в виде нежелания операторов делиться данными со сторонними организациями, их недоверия друг к другу – и гарантировать честный рынок сбыта. Что касается доступности транспорта, операторы МКУ могут предлагать более выгодные цены на услуги благодаря доступу к клиентам всех транспортных служб, однако переход к парадигме МКУ может создать монополию, которая приведет к недостатку альтернативных транспортных средств и росту цен на транспортные услуги [Alyavina, Nikitas, Njoа, 2022]. Кроме того, необходимо преодолеть барьеры развития сервиса в виде ограниченных межведомственных взаимодействий, урезанных технологических возможностей и решений, а также неподготовленности самих пользователей сервиса к новым способам приобретения и использования транспортных услуг [Сакульева, 2018].

Еще одним важным ограничением является тот факт, что обладателям личного автомобиля переоснащение с собственного транспортного средства на сервисы МКУ будет сложнее, чем с обычного общественного транспорта [Jittrapirom et al., 2020]. Например, в бельгийском Генте горожане не хотели бы полностью отказываться от поездок на личном автомобиле, в особенности от поездок в свободное от работы время, подвоза детей и пожилых родственников, из-за, во-первых, большого количества суевы вокруг другого вида перемещения, и, во-вторых, погодных условий, при которых личный автомобиль – это наиболее удобный вид транспорта [Storme et al., 2020]. Исследование, проведенное в соседних Нидерландах [Bahamonde-Birke et al., 2020], показало, что те горожане, которые часто ездят на личном автомобиле, наименее склонны к его замене на подписку МКУ. В целом личный автомобиль воспринимается как более удобный, маневренный и быстрый вид транспорта, который ассоциируется с большей приватностью и статусностью.

Для повышения уровня значимости МКУ в восприятии пассажиров городского транспорта необходимо сделать личный автомобиль менее привлекательным; повысить осведомленность о «бесшовности» передвижения; расширить возможности, связанные с подпиской на пакет услуг; создать атрибуты, отражающие привлекательность и являющиеся существенными для создания заинтересованности у пассажиров [Hensher, 2022]. Например, если основными мотивами первых пользователей МКУ будут рабочие поездки, в то время как иные причины, например покупки и проведение досуга, будут основными мотивами более поздних

последователей, необходимо будет применять атрибуты, ассоциирующиеся с поездками в командировки и в офис (надежность, своевременность, эксклюзивность и конфиденциальность) [Jittrapirom et al., 2020].

Существует определенный набор потребностей-атрибутов, заложенных в транспортное поведение пассажиров городского транспорта, и определенный набор целей, который заложен в МКУ. Для определения и сопоставления этих наборов был проведен обзор литературы на базе электронной библиотеки специализированной литературы *ScienceDirect*. Были проанализированы цели, задачи и определения МКУ, в которых содержалась информация о том, на что направлено действие сервиса, а также транспортные предпочтения пассажиров. Информация из рецензируемых статей была оформлена в виде таблиц, которые стали основой межгруппового сравнения задач МКУ и потребностей пассажиров.

### **Среднестатистические потребности современных пользователей транспортных услуг**

В приведенной таблице (приложение 1) представлены результаты первого этапа анализа исследований – кодирования переменных «потребности в поездках», который был осуществлен с целью выявления потребностей пассажиров в поездках и расширения понимания о целеполагании функционала подобных систем.

Планируя поездку, вне зависимости от ее цели, каждый горожанин стремится к использованию максимально безопасных способов передвижения для осуществления перемещений, так как безопасность является базовой потребностью в иерархии потребностей человека. Интересно заметить, что безопасность рассматривается как комплексный феномен: важна как безопасность транспорта [Sukhov, Olsson, Friman, 2022], на котором передвигается пассажир/водитель, так и общая безопасность маршрутов [Fu, Farber, 2017], которые пассажир использует в своем пути. Параметр безопасности часто тесно связан с параметром надежности: пассажирам важно, чтобы безопасность и работоспособность транспорта гарантированно сохранялись на определенном уровне на протяжении заданного времени поездки. Так нежелательные события будут предотвращаться, а поездка будет стабильной и непрерывной.

Кроме того, пользователи услуг мобильности нуждаются в конкретной, четкой и ясной информации о маршруте [Sukhov, Olsson, Friman, 2022], виде транспорта, который будет использоваться, длительности поездки, ее стоимости и множестве других аспектов поездки. Данный атрибут также выступает гарантом надежности и безопасности поездки – весь путь понятен и прозрачен, одинаков для всех. Доступ к информации – критически важный элемент действительности, являющийся источником произ-

водительности [Кастельс, 2000], а транспортные сети являются тем самым двигателем увеличения производительности при условии верного функционирования [Nikolaev, 2022]. Доступ к информации во время поездки помогает быстро принимать обоснованные решения и адаптироваться к изменениям, если такие возникают.

Один из важнейших атрибутов поездки – комфортабельность. Этот атрибут объединяет в себе несколько параметров. Во-первых, это высокий уровень доступности транспорта в любой точке городского пространства [Petrik et al., 2018], что предполагает как развитую сеть маршрутов, так и высокую степень маневренности и гибкости используемого вида транспорта. Во-вторых, возможность использовать предпочтительный или любимый вид транспорта [De Vos, 2018] для перемещений повышает уровень удовлетворения от совершенной поездки. В-третьих, это комфорт – важный атрибут [Goulas, Kontaxi, Yannis, 2018], создающий приятную атмосферу в поездке, что снижает уровень стресса пассажира/водителя в процессе.

Следующий параметр – удобные парковки/остановки [de Oña et al., 2021], атрибут, дополняющий предыдущий: удобство расположения и чистота внешнего вида парковки или остановки влияют на общую удовлетворенность поездкой, а также на «бесшовность» пути в восприятии пассажира, так как не вызывают повода для отвлечения. Эти точки обеспечивают комфортное начало и окончание поездки для пассажиров. Вдобавок в данный атрибут входит параметр небольшого количества поездок [Waygood et al., 2019] и, соответственно, небольшого количества видов транспорта, используемых в рамках перемещений в день, поскольку это усложняет путь пассажиров и увеличивает время в пути.

Следующим комплексным атрибутом является атрибут удовлетворенности. Он включает в себя несколько параметров. Первым можно назвать удовольствие [Jaśkiewicz, Besta, 2014] – поездка, кроме реализации сугубо функциональной потребности в перемещении, должна приносить и удовлетворение от пути. Он, в частности, перекликается с параметром позитивных эмоций во время и после передвижения [Hamadneh, Esztergar-Kiss, 2021], так как пассажирам во время поездки важно, чтобы негативные ощущения от затраченного на поездку времени были максимально снижены. Перемещения используются пассажирами в том числе и для того, чтобы достигать значимые цели (забота об окружающей среде и здоровье) [Fu, Farber, 2017], подтверждать свою независимость [Gatersleben, 2007] и социальный статус [Steg, 2005], а также знакомиться с другими людьми [Hine, Scott, 2000; Ettema, 2012]. В общем, поездка отнюдь не всегда удовлетворяет единственное желание – переместиться из одной точки в другую.

Следующая характеристика – финансы. В данном случае все параметры касаются стоимости поездки [Goulas, Kontaxi, Yannis, 2023] и извлечения экономи-

ческой выгоды от перемещения. При выборе вида транспорта для осуществления поездки стоимость поездки (как и время) очень важна для людей, желающих отправиться в поездку или же путешествие по городу. Поэтому невысокая стоимость или какая-то иная финансовая выгода от поездки повысят удовлетворенность поездкой – ведь важно, чтобы услуги мобильности оставались доступными.

Одной из важнейших характеристик поездки является ее общий уровень функциональности. Конечно, поездка прежде всего должна совершаться не ради поездки, а ради перемещения из одной точки пространства в другую [Jaśkiewicz, Besta, 2014]. Пассажиру/водителю важно, чтобы время [Guan, Zhou, Wang, 2023], которое они тратят на осуществление перемещения, было кратким, поскольку чем продолжительнее поездка, тем ниже удовлетворенность от нее. Поэтому пассажирам/ водителям важна скорость [Goulas, Kontaxi, Yannis, 2023] транспорта, его пунктуальность [de Oña et al., 2021] и частота хождения [Sukhov, Olsson, Friman, 2022]. С указанными параметрами поездки связана воспринимаемая индивидами «бесшовность» поездки, ведь работающая как часы транспортная инфраструктура привычна и незаметна, она организует натурализованный бэкграунд [Edwards, 2003], который становится заметным только во время поломок [Graham, 2003]. Транспортная инфраструктура – метапрагматический объект, признаки таких проявляются не только во время поломки, но при определенных режимах видения, поэтому невидимость этих объектов – это одно из свойств инфраструктур [Larkin, 2013]. Пассажирам/водителям так же важно, чтобы расстояние от дома до вида транспорта, который они хотят использовать в перемещении, не было слишком большим [Sukhov, Olsson, Friman, 2022]. Это затрачивает разные ресурсы пассажира, которые могут быть использованы для реализации других целей, кроме перемещения.

Существуют потребности на стыке нескольких атрибутов – например, функциональности и удовлетворенности, функциональности и безопасности, функциональности и комфортабельности. Интермодальность [de Oña et al., 2021], как удобство пересадок и хорошее сообщение с другими видами транспорта, имеет значение для увеличения удовлетворенности от поездки. К данной группе атрибутов относится и желание использовать привычные виды транспорта или вовсе передвигаться пешком на первой или последней миле [van Kuijk et al., 2022] – как нежелание усложнять процесс поездки и испытывать стресс от перемещения.

## **Решение транспортно-инфраструктурных задач с помощью МКУ**

МКУ – сервис, придуманный с целью преобразования транспортной инфраструктуры: по плану разработчиков таких систем он должен стимулировать

использование различных видов транспорта и управлять потоками мобильности через воздействие на поведение пассажиров, что увеличивает эффективность транспортировки материальных вещей и перераспределения потоков населения, а также снижает частоту использования личного автомобиля, оптимизируя нагрузку на транспортные узлы и окружающую среду, что способствует улучшению экологической ситуации в городе.

Кроме того, МКУ преобразует транспортный комплекс, предоставляя представителям государственного и коммерческого секторов новые бизнес-модели и возможности. В то время как правительства ищут способы внедрения МКУ в свои транспортные сети, частные компании увеличивают инвестиции в платформы и сервисы МКУ<sup>1</sup>. В таблице (приложение 2) представлен пример кодирования переменных «Задачи МКУ», который был осуществлен с целью выявления задач МКУ и расширения понимания о целеполагании функционала подобных систем.

В результате анализа были выявлены основные задачи и подзадачи систем МКУ, которые были разделены на следующие группы: первая группа задач относится к достижению цели построения устойчивой транспортной инфраструктуры, вторая – к удовлетворению потребностей пользователей. Важно заметить, что количество подзадач в группах распределено неравномерно, задачи первой группы значительно превосходят по количеству задачи второй группы.

К первой группе мы отнесли семь из девяти задач системы МКУ, которые связаны с построением эффективной и устойчивой транспортной инфраструктуры. Первая задача – построение альтернативы личному автомобилю («воздействовать на поведение агентов транспортной инфраструктуры» и «заменить личный автомобиль»), что подразумевает создание эквивалентов перемещений на личном автомобиле [Macedo E. et al., 2022; Esztergár-Kiss D. et al., 2020; Hoerler R. et al., 2020] и оказание влияния на пользователя с целью улучшения экологической ситуации [Jittrapirom, P. et al., 2017; Ho C. Q., 2022; Hoerler R. et al., 2020]. Продвижение в решении данных задач опирается на преимущества, которые возникают при отказе от использования личного автомобиля как ключевого вида транспорта при перемещении. Кроме того, к данной группе отнесены задачи, связанные с построением взаимодействий с инфраструктурными объектами, управлением предоставлением транспортных услуг [Sochor J. et al., 2018], оптимизацией мультимодальных поездок [Hoerler R. et al., 2020; Jittrapirom, P. et al., 2017], повышением устойчивости транспортной инфраструктуры [Macedo E. et al., 2022] через реорганизацию транспортной сети [Sochor J. et al., 2018]. Все это будет способствовать решению задачи сокращения нагрузки на транспортную инфраструктуру.

Вторая группа, «потребности пользователей», включает в себя задачи, связанные с удовлетворением пользовательских запросов от поездки. Так, сюда входит обширная задача «соответствовать потребностям пользователей» и задача «улучшить пользовательский опыт поездок».

## Обсуждение и выводы

Подробно описав потребности пользователей и задачи МКУ, которые создатели системы ставят перед ней, стало очевидным, что достижение части задач, в частности, по воздействию на поведение агентов транспортной инфраструктуры, замене личного автомобиля, сокращению нагрузки на транспортную инфраструктуру и эффективному ее использованию противоречит оставшейся части задач, а именно соответствии потребностям пользователей и улучшению пользовательского опыта. Так, замена личного автомобиля повлечет за собой сокращение уровня удовлетворения и уровня комфорта пассажиров/водителей, а эффективное использование транспортной инфраструктуры в каких-то аспектах сократит уровень функциональности в вопросах упразднения маршрутов и оптимизации количества единиц транспортной техники, которые выводились на линии до совершенствования существующих систем.

Кроме того, существуют задачи, которые не соответствуют никаким потребностям пользователей. Они являются строго административными и решают задачи администраторов транспортных систем, никак не содействуя удовлетворению запросов потенциальных и реальных пользователей.

Стоит отметить, даже в соотношении административных и пользовательских задач заметно, что данная система воплощается в жизнь и популяризируется не по инициативе пользователей, хотя ее распространители и подчеркивают ее пользовательско-ориентированный характер.

Только четверть задач МКУ касаются реализации задач пользователей. Остальные являются административными. Все задачи реализовать невозможно, потому как реализация административных задач предполагает лишение пользователей комфорта, что снижает удовлетворенность пассажиров поездкой. Соответствие потребностям пользователей исключает возможность реализации части административных задач, связанных с влиянием на пользовательское поведение в поездке и организацией устойчивой мобильности.

Таким образом, между МКУ как инструментом организации устойчивой городской мобильности и реальными потребностями пользователей городского транспорта в комфортных ежедневных перемещениях существуют несогласованности. Этот вывод нуждается в дальнейшей эмпирической проверке.

1. Mobility as a Service Market Size & Share Analysis – Growth Trends & Forecasts (2024–2029). Режим доступа: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/mobility-as-a-service-market> (дата обращения: 13.03.2024).

Таблица 1. Соответствие потребностей заявителей и задач системы МКУ	№	Потребность	Задача МКУ
	1	—	Воздействовать на поведение агентов транспортной инфраструктуры
	2	—	Заменить личный автомобиль
	3	—	Обеспечивать эффективное использование транспортной инфраструктуры
	4	Функциональная потребность в перемещении	Оптимизировать мультимодальные поездки
		Потребность в комфорте	
	5	Безопасность	Повысить устойчивость транспортной инфраструктуры
	6	Безопасность	Содействовать улучшению экологической ситуации
	7	—	Сокращать нагрузку на транспортную инфраструктуру
	8	Функциональная потребность в перемещении	Соответствовать потребностям пользователей
		Экономия	
		Потребность в информации	
		Безопасность	
		Потребность в комфорте	
		Удовлетворение от процесса	
		Пограничные потребности (между указанными группами)	
	9	Потребность в комфорте	Улучшить пользовательский опыт перемещения
		Удовлетворение от процесса	

## Благодарности

Данная работа подготовлена при поддержке факультета социальных наук НИУ ВШЭ в рамках деятельности рабочей группы «Городская повседневность на микроуровне: пространственные практики, эмоции, темпоральность». Авторы выражают благодарность ее участникам и руководителю Стрельниковой Анне Владимировне за помощь в подготовке рукописи.

## Источники

- Евсеева А. И. (2016) Новая городская мобильность: тенденции развития транспортных систем // Государственное управление. Электронный вестник. № 59. С. 238–266. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/novaya-gorodskaya-mobilnost-tendentsii-razvitiya-transportnyh-sistem> (дата обращения: 22.04.2023).
- Кастельс М. (2000) Информационная эпоха: экономика, общество и культура / Пер. с англ.; под науч. ред. О. И. Шкаратана. М.: ГУ ВШЭ.
- Коган Д. Б. (2022) Согласование спроса и предложения в обеспечении эффективной мобильности населения городских агломераций // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. № 12. С. 333–336. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/soglasovanie>

- sprosa-i-predlozheniya-v-obespechenii-effektivnoy-mobilnosti-naseleniya-gorodskih-aglomeratsiy (дата обращения: 26.05.2024).
- Пищикова О. В. (2022) Механизм управления транспортным поведением жителей мегаполиса // МНИЖ. № 1–4 (115). С. 59–63. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mehanizm-upravleniya-transportnym-povedeniem-zhiteley-megapolisa> (дата обращения: 10.04.2024).
- Сакульева Т. Н. (2018) Система MaaS и ее проблематика // E-Management. № 2. С. 30–37. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-maas-i-ee-problematika> (дата обращения: 17.12.2023).
- Трегубов В. Н. (2019) Организация городского транспорта на основе концепции «Мобильность как услуга» // International Journal of Open Information Technologies. № 6. С. 73–80. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-gorodskogo-transporta-na-osnove-kontseptsii-mobilnost-kak-usluga> (дата обращения: 22.04.2023).
- Шарантаев А. Г., Морозова И. А. (2023) Роль концепции MaaS в развитии мобильности мегаполисов // The Scientific Heritage. № 107. С. 16–20. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-kontseptsii-maas-v-razvitii-mobilnosti-megapolisov> (дата обращения: 08.04.2024).
- Ajzen I. (1991) The Theory of Planned Behavior // Organizational Behavior and Human Decision

- Processes. Vol. 50. No. 2. P. 179–211. Режим доступа: [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T) (дата обращения: 19.03.2024).
- Alyavina E., Nikitas A., Njoya E.T. (2022) Mobility as a Service (Maas): A Thematic Map of Challenges and Opportunities//Research in Transportation Business & Management. Vol. 43. P. 100783. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100783> (дата обращения: 13.04.2024).
- Bahamonde-Birke F.J. et al. (2023) Am I Willing to Replace My Car With a Maas Subscription? An Analysis of the Willingness of Dutch Citizens to Adopt Maas and the Triggers Affecting Their Choices//Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 176. P. 103816. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103816> (дата обращения: 13.04.2024).
- Butler L., Yigitcanlar T., & Paz A. (2021) Barriers and Risks of Mobility-As-A-Service (Maas) Adoption in Cities: A Systematic Review of the Literature//Cities. Vol. 109. P. 103036. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103036> (дата обращения: 18.03.2024).
- Caiati, V. et al. (2017) Innovations in urban mobility and travel demand analysis: Mobility as a Service context//Proceedings BIVEC-GIBET Transport Research Days. P. 492–503.
- Cooper E., Vanoutrive T. (2022) Does Maas Address the Challenges of Multi-Modal Mothers? User Perspectives From Brussels, Belgium//Transport Policy. Vol. 127. P. 130–138. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.08.021> (дата обращения: 15.04.2024).
- de Oña J., Estévez E., de Oña R. (2021) How Does Private Vehicle Users Perceive the Public Transport Service Quality in Large Metropolitan Areas? A European Comparison//Transport Policy. Vol. 112. P. 173–188. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005> (дата обращения: 15.04.2024).
- De Vos J. (2018) Do People Travel With Their Preferred Travel Mode? Analysing the Extent of Travel Mode Dissonance and Its Effect on Travel Satisfaction//Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 117. P. 261–274. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034> (дата обращения: 18.03.2024).
- De Vos J., Singleton P.A., & Gärling, T. (2022) From Attitude to Satisfaction: Introducing the Travel Mode Choice Cycle//Transport Reviews. Vol. 42. No. 2. P. 204–221. Режим доступа: <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1958952> (дата обращения: 18.03.2024).
- Edwards P.N. (2003) Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. Cambridge, MA: MIT Press, P. 185–226. Режим доступа: <https://doi.org/10.7551/mitpress/4729.003.0011> (дата обращения: 14.04.2024).
- Ettema D. et al. (2012) How In-Vehicle Activities Affect Work Commuters' Satisfaction with Public Transport//Journal of Transport Geography. Vol. 24. P. 215–222. Режим доступа: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.007> (дата обращения: 08.05.2024).
- Esztergár-Kiss D. et al. (2020) Exploring the MaaS Market with Systematic Analysis//European Transport Research Review. Vol. 12. P. 1–16. Режим доступа: <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00465-z> (дата обращения: 21.05.2024).
- Fu L., Farber S. (2017) Bicycling Frequency: A Study of Preferences and Travel Behavior in Salt Lake City, Utah//Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 101. P. 30–50. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.004> (дата обращения: 12.05.2024).
- Gatersleben B. (2007) Affective and Symbolic Aspects of Car Use. Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions. Leeds: Emerald Publishing P. 219–233. Режим доступа: <https://doi.org/10.1108/9780080481449-012> (дата обращения: 15.04.2024).
- Ghasri M. et al. (2024) Analysing Preferences for Integrated Micromobility and Public Transport Systems: A Hierarchical Latent Class Approach Considering Taste Heterogeneity and Attribute Non-Attendance//Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 181. P. 103996. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.103996> (дата обращения: 21.05.2024).
- Giesecke R., Surakka T., Hakonen M. (2016) Conceptualising Mobility as a Service//Eleventh International Conference on Ecological Vehicles and Renewable Energies (EVER). IEEE. P. 1–11. Режим доступа: <https://doi.org/10.1109/EVER.2016.7476443> (дата обращения: 25.05.2024).
- Goulas E., Kontaxi A., Yannis G. (2023) Free Public Transport in Athens: A Stated Preference Approach//Transportation Research Procedia. Vol. 72. P. 926–932. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519> (дата обращения: 13.04.2024).
- Graham S. (2010) Disrupted Cities: When Infrastructure Fails. New York, NY: Routledge.
- Guan X., Zhou M., Wang D. (2023) Reference Points in Travel Satisfaction: Travel Preference, Travel Experience, or Peers' Travel?//Transportation Research Part D: Transport and Environment. Vol. 124. P. 103929. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103929> (дата обращения: 10.05.2024).
- Guirao B., García-Pastor A., López-Lambas M.E. (2016) The Importance of Service Quality Attributes in Public Transportation: Narrowing the Gap Between Scientific Research and Practitioners' Needs//Transport Policy. Vol. 49. P. 68–77. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.003> (дата обращения: 24.03.2024).
- Hamadneh J., Esztergar-Kiss D. (2021) The Influence of Introducing Autonomous Vehicles on Conventional Transport Modes and Travel Time//Energies. Vol. 14. No. 14. P. 4163. Режим доступа: <https://doi.org/10.3390/en14144163> (дата обращения: 02.06.2024).
- Hamadneh J., Esztergár-Kiss D. (2023) The Preferences of Transport Mode of Certain Travelers in the Age of Autonomous Vehicle//Journal of Urban Mobility. Vol. 3. P. 100054. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100054> (дата обращения: 02.06.2024).
- Hauslbauer A.L. et al. (2024) Access over Ownership: Barriers and Psychological Motives for Adopting Mobility as a Service (MaaS) from the Perspective of Users and Non-Users//Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. Vol. 23. P. 101005. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.101005> (дата обращения: 13.04.2024).
- Hensher D.A. (2022) The Reason MaaS is Such a Challenge: A Note//Transport Policy. Vol. 129. P. 137–139. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.10.008> (дата обращения: 14.04.2024).
- Hine J., Scott J. (2000) Seamless, Accessible Travel: Users' Views of the Public Transport Journey and Interchange//Transport Policy. Vol. 7. No. 3. P. 217–226. Режим доступа: [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00022-6](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00022-6) (дата обращения: 19.03.2024).

- Ho C.Q. (2022) Can MaaS Change Users' Travel Behaviour to Deliver Commercial and Societal Outcomes?// *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 165. P. 76–97. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004> (дата обращения: 05.05.2024).
- Hoerler R., Stünzi A., Patt A., Del Duce A. (2020) What Are the Factors and Needs Promoting Mobility-as-a-Service? Findings from the Swiss Household Energy Demand Survey (SHEDS)//*European Transport Research Review*. Vol. 12. No. 27. Режим доступа: <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00412-y> (дата обращения: 13.04.2024).
- Jang S. et al. (2021) Does MaaS Contribute to Sustainable Transportation? A Mode Choice Perspective//*International Journal of Sustainable Transportation*. Vol. 15. No. 5. P. 351–363. Режим доступа: <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1783726> (дата обращения: 20.05.2024).
- Jaśkiewicz M., Besta T. (2014) Heart and Mind in Public Transport: Analysis of Motives, Satisfaction and Psychological Correlates of Public Transportation Usage in the Gdańsk-Sopot-Gdynia Tricity Agglomeration in Poland//*Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 26. P. 92–101. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.012> (дата обращения: 10.03.2024).
- Jittrapirom P., Caiati V., Feneri A.M., Ebrahimigharehbaghi S., Alonso-González M.J., Narayan J. (2017) Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges//*Urban Planning*. Vol. 2. No. 2. P. 13–25. Режим доступа: <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931> (дата обращения: 25.05.2024).
- Jittrapirom P. et al. (2020) Future Implementation of Mobility as a Service (MaaS): Results of an International Delphi Study//*Travel Behaviour and Society*. Vol. 21. P. 281–294. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.12.004> (дата обращения: 25.05.2024).
- van Kuijk R.J. et al. (2022) Preferences for First and Last Mile Shared Mobility Between Stops and Activity Locations: A Case Study of Local Public Transport Users in Utrecht, the Netherlands// *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 166. P. 285–306. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.008> (дата обращения: 10.03.2024).
- Larkin B. (2013) The Politics and Poetics of Infrastructure//*Annual Review of Anthropology*. Vol. 42. No. 1. P. 327–343. Режим доступа: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522> (дата обращения: 02.06.2024).
- Lindkvist H., Melander L. (2022) How Sustainable Are Urban Transport Services? A Comparison of MaaS and UCC//*Research in Transportation Business & Management*. Vol. 43. P. 100829. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100829> (дата обращения: 05.05.2024).
- Liu J. et al. (2024) Risky Choice and Diminishing Sensitivity in MaaS Context: A Nonlinear Logit Analysis of Traveler Behavior//*Transportation Research Part C: Emerging Technologies*. Vol. 162. P. 104603. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trc.2024.104603> (дата обращения: 10.03.2024).
- Maas B. (2022) Literature Review of Mobility as a Service//*Sustainability*. Vol. 14. No. 14. P. 8962. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.12.007> (дата обращения: 15.05.2024).
- MaaS and the UN SDGs (2023)//MaaS Alliance. Режим доступа: <https://maas-alliance.eu/2023/01/26/maas-and-the-un-sdgs/> (дата обращения: 13.04.2024).
- Macedo E. et al. (2022) Exploring Relevant Factors Behind a MaaS Scheme//*Transportation Research Procedia*. Vol. 62. P. 607–614. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075> (дата обращения: 12.04.2024).
- Mobility as a Service Market Size & Share Analysis– Growth Trends & Forecasts (2024–2029) (2024)//Mordor Intelligence. Режим доступа: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/mobility-as-a-service-market> (дата обращения: 13.03.2024).
- Mohammed A. et al. (2024) The Impacts of Mobility-as-a-Service (MaaS) on a Diverse Society: A Framework for Advanced Assessment//*Procedia Computer Science*. Vol. 231. P. 168–175. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.12.189> (дата обращения: 30.05.2024).
- McNally M.G. (2007) The Four-Step Model//In: *Handbook of Transport Modelling*. Leeds: Emerald Group Publishing Limited. Vol. 1. P. 35–53. Режим доступа: <https://doi.org/10.1108/9780857245670-003> (дата обращения: 05.05.2024).
- Nikolaev A. et al. (2022) Sociological Aspect of the City Transport Infrastructure Management Strategy//*Transportation Research Procedia*. Vol. 63. P. 2289–2294.
- Petrik O. et al. (2018) Are Transport Users Willing to Share? Focus Groups and Stated Preferences Study on Shared Mobility in Auckland, NZ, Dublin, IR, and Helsinki, FI//*Proceedings of the 97th Annual Meeting of the Transportation Research Board (TRB)*. Washington, DC, USA. P. 7–11.
- Sochor J., Arbyc H., Karlsson M., Sarasinia S. (2018) A Topological Approach to Mobility as a Service: A Proposed Tool for Understanding Requirements and Effects, and for Aiding the Integration of Societal Goals//*Transportation Business & Management*. Vol. 27. P. 3–14. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003> (дата обращения: 11.05.2024).
- Steg L. (2005) Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use//*Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 39. No. 2–3. P. 147–162. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001> (дата обращения: 18.03.2024).
- Storme T. et al. (2020) Limitations to the Car-Substitution Effect of MaaS. Findings from a Belgian Pilot Study//*Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 131. P. 196–205. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.032> (дата обращения: 21.05.2024).
- Sukhov A., Olsson L.E., Friman M. (2022) Necessary and Sufficient Conditions for Attractive Public Transport: Combined Use of PLS-SEM and NCA//*Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 158. P. 239–250. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012> (дата обращения: 12.04.2024).
- Titov W., Rickert C., Schlegel T. (2023) Prototyping an Automatic and Context-Adaptive Acquisition Method for Mobility Preferences of Passengers in Public Transport—Using the Contextual Inquiring Evaluation Method//*Transportation Research Procedia*. Vol. 72. P. 727–734. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.461> (дата обращения: ???.???.????).
- Waygood E.O.D. et al. (2019) Children's Life Satisfaction and Travel Satisfaction: Evidence from Canada, Japan, and Sweden//*Travel Behaviour and*

Society. Vol. 16. P. 214–223. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.04.004> (дата обращения: 13.04.2024).

Zijlstra T. et al. (2020) Early Adopters of Mobility-as-a-Service in the Netherlands//Transport Policy. Vol. 97. P. 197–209. Режим доступа: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.019> (дата обращения: 30.05.2024).

#### OPTIMIZATION OF URBAN MOBILITY: POTENTIAL AND LIMITATIONS OF THE MOBILITY AS A SERVICE MODEL

**Sofiya K. Makarevich**, Graduate Student, Faculty of Social Sciences, HSE University, 11 Pokrovsky Boulevard, Moscow, 109028, Russian Federation. ORCID ID: 0000-0001-8435-2107.

E-mail: [smakarevich@hse.ru](mailto:smakarevich@hse.ru)

**Oleg B. Ianishevskii**, Graduate Student, Faculty of Social Sciences, HSE University, 11 Pokrovsky Boulevard, Moscow, 109028, Russian Federation. ORCID ID: 0000-0003-1421-1805.

E-mail: [oyanishevskiy@hse.ru](mailto:oyanishevskiy@hse.ru)

*Mobility as a service (MaaS)* is a system implemented in the transport infrastructures of cities around the world. *MaaS* is aimed at improving the convenience and quality of intercity transportation, optimizing passenger traffic, and ensuring sustainable development. Since the service was developed based on management needs, and not on the basis of actual passenger demand, there is not always a direct link between user needs and the proposed solutions of *MaaS*. The article reveals a contradiction between whether *MaaS* meets the requirements of users and *MaaS* being no more than an artificial tool that is superimposed on existing transport infrastructure. The article provides a detailed analysis of the features of the transport behavior of passengers, as well as the goals and objectives embedded in *MaaS* systems. As a result of coding the variables “*MaaS* tasks” and “*Passenger needs*”, the possibilities and limitations of the service are demonstrated, the main tasks of a new system of sustainable urban transport planning, and the needs of citizens while traveling, are highlighted and categorized. The needs and features of passengers may fade into the background as part of the development of new mobility services and may not coincide with user requirements. The research shows that only a small part of all goals assigned to new, often digital, systems are related to the interests of users. The lack of balance and the predominance of administrative tasks makes it difficult to achieve the sustainable functioning of mobility systems and, in the long term, does not allow for efficient mobility.

**Keywords:** urban mobility; mobility as a service (*MaaS*); travel behaviour; transport goals; citizens' needs

**Citation:** Makarevich, S.K., Yanishevskiy, O.B. (2024) Optimization of Urban Mobility: Potential and Limitations of the *Mobility as a Service* Model. *Urban Studies and Practices*, vol. 9, no 3, pp. 78–94. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202478-94>

#### References

- Ajzen I. (1991) The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, vol. 50, no 2, pp. 179–211. Available at: [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T) (accessed 19 March 2024).
- Alyavina E., Nikitas A., Njoya E.T. (2022) Mobility as a Service (Maas): A Thematic Map of Challenges and Opportunities. *Research in Transportation Business & Management*, vol. 43, p. 100783. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100783> (accessed 13 April 2024).
- Bahamonde-Birke F.J. et al. (2023) Am I Willing to Replace My Car With a Maas Subscription? An Analysis of the Willingness of Dutch Citizens to Adopt Maas and the Triggers Affecting Their Choices. *Transportation research part A: policy and practice*, vol. 176, p. 103816. Available at: <https://doi.org/10.1016/j>



- tra.2023.103816 (accessed 13 April 2024).
- Butler L., Yigitcanlar T., & Paz A. (2021) Barriers and Risks of Mobility-As-A-Service (Maas) Adoption in Cities: A Systematic Review of the Literature. *Cities*, vol. 109, p. 103036. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103036> (accessed 18 March 2024).
- Caiati, V. et al. (2017) Innovations in urban mobility and travel demand analysis: Mobility as a Service context. *Proceedings BIVEC-GIBET Transport Research Days*, pp. 492–503.
- Castells M. (2000) Informatsionnaya epokha: ekonomika, obshchestvo i kultura [The Information Age: Economy, Society, and Culture]/Trans. from English; sci. ed. O.I. Shkaratan. Moscow: GU VShE [State University–Higher School of Economics].
- Cooper E., Vanoutrive T. (2022) Does Maas Address the Challenges of Multi-Modal Mothers? User Perspectives From Brussels, Belgium. *Transport Policy*, vol. 127, pp. 130–138. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.08.021> (accessed 15 April 2024).
- de Oña J., Estévez E., de Oña R. (2021) How Does Private Vehicle Users Perceive the Public Transport Service Quality in Large Metropolitan Areas? A European Comparison. *Transport Policy*, vol. 112, pp. 173–188. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005> (accessed 15 April 2024).
- De Vos J. (2018) Do People Travel With Their Preferred Travel Mode? Analysing the Extent of Travel Mode Dissonance and Its Effect on Travel Satisfaction. *Transportation research part A: policy and practice*, vol. 117, pp. 261–274. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.08.034> (accessed 18 March 2024).
- De Vos J., Singleton P.A., & Gärling T. (2022) From Attitude to Satisfaction: Introducing the Travel Mode Choice Cycle. *Transport Reviews*, vol. 42, no 2, pp. 204–221. Available at: <https://doi.org/10.1080/01441647.2021.1958952> (accessed 18 March 2024).
- Edwards P.N. (2003) Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. Cambridge, MA: MIT Press, pp. 185–226. Available at: <https://doi.org/10.7551/mitpress/4729.003.0011> (accessed 14 April 2024).
- Ettema D. et al. (2012) How In-Vehicle Activities Affect Work Commuters' Satisfaction with Public Transport. *Journal of Transport Geography*, vol. 24, pp. 215–222. Available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.007> (accessed 08 May 2024).
- Esztergár-Kiss D. et al. (2020) Exploring the MaaS Market with Systematic Analysis. *European Transport Research Review*, vol. 12, pp. 1–16. Available at: <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00465-z> (accessed 21 May 2024).
- Evseeva A.I. (2016) Novaya gorodskaya mobil'nost': tendentsii razvitiya transportnykh sistem [New Urban Mobility: Trends in the Development of Transportation Systems]. *Gosudarstvennoe upravlenie. Elektronnyy vestnik* [Public Administration. Electronic Bulletin], no 59, pp. 238–266. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/novaya-gorodskaya-mobilnost-tendentsii-razvitiya-transportnyh-sistem> (accessed 22 April 2023).
- Fu L., Farber S. (2017) Bicycling Frequency: A Study of Preferences and Travel Behavior in Salt Lake City, Utah. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 101, pp. 30–50. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.05.004> (accessed 12 May 2024).
- Gatersleben B. (2007) Affective and Symbolic Aspects of Car Use. *Threats from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, Causes and Solutions*. Leeds: Emerald Publishing pp. 219–233. Available at: <https://doi.org/10.1108/9780080481449-012> (accessed 15 April 2024).
- Ghasri M. et al. (2024) Analysing Preferences for Integrated Micromobility and Public Transport Systems: A Hierarchical Latent Class Approach Considering Taste Heterogeneity and Attribute Non-Attendance. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 181, pp. 103996. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2024.103996> (accessed 21 May 2024).
- Giesecke R., Surakka T., Hakonen M. (2016) Conceptualising Mobility as a Service. Eleventh International Conference on Ecological Vehicles and Renewable Energies (EVER). IEEE, pp. 1–11. Available at: <https://doi.org/10.1109/EVER.2016.7476443> (accessed 25 May 2024).
- Goulas E., Kontaxi A., Yannis G. (2023) Free Public Transport in Athens: A Stated Preference Approach. *Transportation Research Procedia*, vol. 72, pp. 926–932. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519> (accessed 13 April 2024).
- Graham S. (2010) Disrupted Cities: When Infrastructure Fails. New York, NY: Routledge.
- Guan X. Zhou M. Wang D. (2023) Reference Points in Travel Satisfaction: Travel Preference, Travel Experience, or Peers' Travel? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 124, p. 103929. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103929> (accessed 10 May 2024).
- Guirao B. García-Pastor A. López-Lambas M.E. (2016) The Importance of Service Quality Attributes in Public Transportation: Narrowing the Gap Between Scientific Research and Practitioners' Needs. *Transport Policy*, vol. 49, pp. 68–77. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2016.04.003> (accessed 24 March 2024).
- Hamadneh J. Esztergár-Kiss D. (2021) The Influence of Introducing Autonomous Vehicles on Conventional Transport Modes and Travel Time. *Energies*, vol. 14, no 14, p. 4163. Available at: <https://doi.org/10.3390/en14144163> (accessed 02 June 2024).
- Hamadneh J. Esztergár-Kiss D. (2023) The Preferences of Transport Mode of Certain Travelers in the Age of Autonomous Vehicle. *Journal of Urban Mobility*, vol. 3, p. 100054. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100054> (accessed 02 June 2024).
- Hauslbauer A.L. et al. (2024) Access over Ownership: Barriers and Psychological Motives for Adopting Mobility as a Service (MaaS) from the Perspective of Users and Non-Users. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 23, p. 101005. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.101005> (accessed 13 April 2024).
- Hensher D.A. (2022) The Reason MaaS is Such a Challenge: A Note. *Transport Policy*, vol. 129, pp. 137–139. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.10.008> (accessed 14 April 2024).

- Hine J. Scott J. (2000) Seamless, Accessible Travel: Users' Views of the Public Transport Journey and Interchange. *Transport Policy*, vol. 7, no 3, pp. 217–226. Available at: [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00022-6](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00022-6) (accessed 19 March 2024).
- Ho C.Q. (2022) Can MaaS Change Users' Travel Behaviour to Deliver Commercial and Societal Outcomes? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 165, pp. 76–97. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004> (accessed 05 May 2024).
- Hoerler R., Stünzi A., Patt A., Del Duce A. (2020) What Are the Factors and Needs Promoting Mobility-as-a-Service? Findings from the Swiss Household Energy Demand Survey (SHEDS). *European Transport Research Review*, vol 12, no 27. Available at: <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00412-y> (accessed 13 April 2024).
- Jang S. et al. (2021) Does MaaS Contribute to Sustainable Transportation? A Mode Choice Perspective. *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 15, no 5, pp. 351–363. Available at: <https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1783726> (accessed 20 May 2024).
- Jaśkiewicz M. Besta T. (2014) Heart and Mind in Public Transport: Analysis of Motives, Satisfaction and Psychological Correlates of Public Transportation Usage in the Gdańsk-Sopot-Gdynia Tricity Agglomeration in Poland. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol. 26, pp. 92–101. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.012> (accessed 10 March 2024).
- Jittrapirom P. Caiati V. Feneri A.M. Ebrahimiagharehbaghi S. Alonso-González M.J. Narayan J. (2017) Mobility as a Service: A Critical Review of Definitions, Assessments of Schemes, and Key Challenges. *Urban Planning*, vol. 2, no 2, pp. 13–25. Available at: <https://doi.org/10.17645/up.v2i2.931> (accessed 25 May 2024).
- Jittrapirom P. et al. (2020) Future Implementation of Mobility as a Service (MaaS): Results of an International Delphi Study. *Travel Behaviour and Society*, vol. 21, pp. 281–294. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.12.004> (accessed 25 May 2024).
- van Kuijk R.J. et al. (2022) Preferences for First and Last Mile Shared Mobility Between Stops and Activity Locations: A Case Study of Local Public Transport Users in Utrecht, the Netherlands. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 166, pp. 285–306. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.008> (accessed 10 March 2024).
- Kogan D.B. (2022) Soglasovanie sprosa i predlozheniya v obespechenii effektivnoy mobil'nosti naseleniya gorodskikh aglomeratsiy [Balancing Demand and Supply in Ensuring Effective Mobility of Urban Agglomerations Populations]. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki* [Humanities, Socio-Economic, and Public Sciences], no 12, pp. 333–336. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/soglasovanie-sprosa-i-predlozheniya-v-obespechenii-effektivnoy-mobilnosti-naseleniya-gorodskikh-aglomeratsiy> (accessed 26 May 2024).
- Larkin B. (2013) The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, vol. 42, no 1, pp. 327–343. Available at: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522> (accessed ?? month ???).
- Lindkvist H. Melander L. (2022) How Sustainable Are Urban Transport Services? A Comparison of MaaS and UCC. *Research in Transportation Business & Management*, vol. 43, p. 100829. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100829> (accessed 02 June 2024).
- Liu J. et al. (2024) Risky Choice and Diminishing Sensitivity in MaaS Context: A Nonlinear Logit Analysis of Traveler Behavior. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, vol. 162, p. 104603. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trc.2024.104603> (accessed 05 May 2024).
- Maas B. (2022) Literature Review of Mobility as a Service. *Sustainability*, vol. 14, no 14, p. 8962. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.12.007> (accessed 15 May 2024).
- MaaS and the UN SDGs. *MaaS Alliance*. Available at: <https://maas-alliance.eu/2023/01/26/maas-and-the-un-sdgs/> (accessed 13 April 2024).
- Macedo E. et al. (2022) Exploring Relevant Factors Behind a MaaS Scheme. *Transportation Research Procedia*, vol. 62, pp. 607–614. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075> (accessed 12 April 2024).
- Mobility as a Service Market Size & Share Analysis—Growth Trends & Forecasts (2024–2029). *Mordor Intelligence*. Available at: <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/mobility-as-a-service-market> (accessed 13 March 2024).
- Mohammed A. et al. (2024) The Impacts of Mobility-as-a-Service (MaaS) on a Diverse Society: A Framework for Advanced Assessment. *Procedia Computer Science*, vol. 231, pp. 168–175. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.12.189> (accessed 30 May 2024).
- McNally M.G. (2007) The Four-Step Model. In: *Handbook of Transport Modelling*. Leeds: Emerald Group Publishing Limited, vol. 1, pp. 35–53. Available at: <https://doi.org/10.1108/9780857245670-003> (accessed 05 May 2024).
- Nikolaev A. et al. (2022) Sociological Aspect of the City Transport Infrastructure Management Strategy. *Transportation Research Procedia*, vol. 63, pp. 2289–2294.
- Petrik O. et al. (2018) Are Transport Users Willing to Share? Focus Groups and Stated Preferences Study on Shared Mobility in Auckland, NZ, Dublin, IR, and Helsinki, FI. *Proceedings of the 97th Annual Meeting of the Transportation Research Board (TRB)*, Washington, DC, USA, pp. 7–11.
- Pishchikova O.V. (2022) Mekhanizm upravleniya transportnym povedeniem zhitel'ev megapolisa [Pishchikova O.V. (2022) Mechanism for Managing the Transport Behavior of Megacity Residents]. *MNIZh* [International Scientific Journal], no 1–4 (115), pp. 59–63. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/mechanizm-upravleniya-transportnym-povedeniem-zhitel'ev-megapolisa> (accessed 10 April 2024).
- Sakulyeva T.N. (2018) Sistema MaaS i ee problematika [The MaaS System and Its Issues]. *E-Management*, no 2, pp. 30–37. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-maas-i-ee-problematika> (accessed 17 December 2023).
- Sharantaev A.G., Morozova I.A. (2023) Rol' kontseptsii MaaS v razvitii mobil'nosti megapolisov [The Role of the MaaS Concept in the Development of Megacities' Mobility]. *The Scientific Heritage*, no 107, pp. 16–20. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-kontseptsii-maas-v-razviti>

- tii-mobilnosti-megapolisov (accessed 08 April 2024).
- Sochor J. Arbyc H. Karlsson M. Sarasinia S. (2018) A Topological Approach to Mobility as a Service: A Proposed Tool for Understanding Requirements and Effects, and for Aiding the Integration of Societal Goals. *Transportation Business & Management*, vol. 27, pp. 3–14. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003> (accessed ?? month ???).
- Steg L. (2005) Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 39, no. 2–3, pp. 147–162. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2004.07.001> (accessed 11 May 2024).
- Storme T. et al. (2020) Limitations to the Car-Substitution Effect of MaaS. Findings from a Belgian Pilot Study. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 131, pp. 196–205. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.09.032> (accessed 15 May 2024).
- Sukhov A., Olsson L.E., Friman M. (2022) Necessary and Sufficient Conditions for Attractive Public Transport: Combined Use of PLS-SEM and NCA. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 158, pp. 239–250. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012> (accessed 21 May 2024).
- Titov W. Rickert C. Schlegel T. (2023) Prototyping an Automatic and Context-Adaptive Acquisition Method for Mobility Preferences of Passengers in Public Transport—Using the Contextual Inquiring Evaluation Method. *Transportation Research Procedia*, vol. 72, pp. 727–734. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.461> (accessed 12 April 2024).
- Tregubov V.N. (2019) Organizatsiya gorodskogo transporta na osnove kontseptsii 'Mobil'nost' kak usluga' [Organization of Urban Transport Based on the 'Mobility as a Service' Concept]. *International Journal of Open Information Technologies*, no 6, pp. 73–80. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-gorodskogo-transporta-na-osnove-kontseptsii-mobilnost-kak-usluga> (accessed 22 April 2023).
- Waygood E.O.D. et al. (2019) Children's Life Satisfaction and Travel Satisfaction: Evidence from Canada, Japan, and Sweden. *Travel Behaviour and Society*, vol. 16, pp. 214–223. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.04.004> (accessed 13 April 2024).
- Zijlstra T. et al. (2020) Early Adopters of Mobility-as-a-Service in the Netherlands. *Transport Policy*, vol. 97, pp. 197–209. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.07.019> (accessed 30 May 2024).

# Приложение 1

Таблица 2. Пример кодирования переменной потребности пользователей в поездках

Группа атрибутов	Потребность. Конкретика	Цитата	Источник
Безопасность	Безопасность	«Существуют общие характеристики качества обслуживания, которые в среднем считаются важными. Действительно, путешественники могут быть менее удовлетворены своим путешествием, если обслуживание не является надежным, частым, комфортным или безопасным, или если им не хватает ясной и простой информации, или если расстояние до ближайшей остановки считается слишком большим»	Alexandre Sukhov, Lars E. Olsson, Margareta Friman, Necessary and sufficient conditions for attractive public Transport: Combined use of PLS-SEM and NCA, Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 158, 2022. P. 239–250, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012">https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012</a>
		«Существуют общие характеристики качества обслуживания, которые в среднем считаются важными. Действительно, путешественники могут быть менее удовлетворены своим путешествием, если обслуживание не является надежным, частым, комфортным или безопасным, или если им не хватает ясной и простой информации, или если расстояние до ближайшей остановки считается слишком большим»	Alexandre Sukhov, Lars E. Olsson, Margareta Friman, Necessary and sufficient conditions for attractive public Transport: Combined use of PLS-SEM and NCA, Transportation Research Part A: Policy and Practice. Vol. 158, 2022. P. 239–250, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012">https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.012</a>
Информация	Ясное и простое представление информации	«Чем быстрее и комфортнее поездка, независимо от снижения затрат, тем больше вероятность того, что вы выберете бесплатный общественный транспорт вместо того, чтобы оставаться в пути, независимо от существующих видов транспорта»	Goulas E., Kontaxi A., Yannis G. Free Public Transport in Athens: a stated preference approach //Transportation Research Procedia. 2023. T. 72. P. 926–932, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519">https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519</a>
Комфортабельность	Комфорт	«Вожделение автомобиля может доставлять удовольствие само по себе, удовольствие, связанное с ощущением дороги или прослушиванием музыки»	Jaśkiewicz M., Besta T. Heart and mind in public transport: Analysis of motives, satisfaction and psychological correlates of public transportation usage in the Gdańsk–Sopot–Gdynia Tricity Agglomeration in Poland // Transportation research part F: traffic psychology and behaviour. 2014. T. 26. P. 92–101, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.012">https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.012</a>
		«Стоимость поездки и время очень важны при выборе вида транспорта»	Goulas E., Kontaxi A., Yannis G. Free Public Transport in Athens: a stated preference approach //Transportation Research Procedia. 2023. T. 72. P. 926–932, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519">https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519</a>
Финансовые	Невысокая стоимость услуги	«Частота, пунктуальность, интермодальность, стоимость и чистота были определены в качестве пяти наиболее важных характеристик в большинстве сегментов рынка ... их следует рассматривать как основные характеристики для пользователей частных транспортных средств. Частота и пунктуальность также, как правило, имеют первостепенное значение для пользователей общественного транспорта в развитых странах»	de Oña J., Estévez E., de Oña R. How does private vehicle users perceive the public transport service quality in large metropolitan areas? A European comparison //Transport Policy. 2021. T. 112. P. 173–188, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005">https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005</a>
		Экономическая выгода	Guan X., Zhou M., Wang D. Reference points in travel satisfaction: Travel preference, travel experience, or peers' travel? //Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2023. T. 124. P. 103929, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103929">https://doi.org/10.1016/j.trd.2023.103929</a>
Функциональные	Малые временные затраты		

Функциональные и иные	Пунктуальность транспорта	«Частота, пунктуальность, интермодальность, стоимость и чистота были определены в качестве пяти наиболее важных характеристик в большинстве сегментов рынка ... их следует рассматривать как основные характеристики для пользователей частных транспортных средств. Частота и пунктуальность также, как правило, имеют первостепенное значение для пользователей общественного транспорта в развитых странах»	de Oña J., Estévez E., de Oña R. How does private vehicle users perceive the public transport service quality in large metropolitan areas? A European comparison //Transport Policy. 2021. T. 112. P. 173–188, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005">https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.08.005</a>
	Скорость	«Чем быстрее и комфортнее поездка, независимо от снижения затрат, тем больше вероятность того, что вы выберете бесплатный общественный транспорт вместо того, чтобы оставаться в пути, независимо от существующих видов транспорта»	Goulas E., Kontaxi A., Yannis G. Free Public Transport in Athens: a stated preference approach //Transportation Research Procedia. 2023. T. 72. P. 926–932, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519">https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.519</a>
	Классические виды транспорта для первой и последней мили	«Предпочтение традиционным велосипедам (электрическим или нет) можно частично объяснить существующим высоким уровнем велосипедного движения в Нидерландах. Мы обнаружили, что общие электровелосипеды, как правило, не предпочтительнее незлектрических велосипедов. Хотя предпочтение использованию электросамокатов сопоставимо с вариантами совместного использования велосипедов, наши результаты показывают, что они особенно ориентированы на молодых людей (<26 лет) и пользователей, отправляющихся в пригородные районы»	van Kuijk R. J. et al. Preferences for first and last mile shared mobility between stops and activity locations: A case study of local public transport users in Utrecht, the Netherlands // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2022. T. 166. P. 285–306. <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.008">https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.10.008</a>

## Приложение 2

Таблица 3. Пример кодирования переменной задачи МКУ

Задача МКУ	Подзадача МКУ	Цитата	Источник
Воздействовать на поведение агентов транспортной инфраструктуры	Изменить поведение в сфере мобильности	«По сути, системы MaaS направлены на кардинальное изменение поведения в сфере мобильности, предоставляют привлекательную альтернативу владению автомобилем, предлагая услуги по доставке от двери до двери на единой платформе, и в то же время направлены на улучшение повседневной жизни людей и предприятий»	Macedo E. et al. (2022) Exploring relevant factors behind a MaaS scheme. <i>Transportation Research Procedia</i> . Mol. 62. P. 607–614, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075">https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075</a>
Заменить личный автомобиль	Обеспечивать альтернативу личному автомобилю	«МКУ предлагает пользователям индивидуальное решение для обеспечения комфортной мобильности с использованием мультимодальных перемещений как альтернативы личному автомобилю»	Jittrapirom P. et al. (2020) Future implementation of mobility as a service (MaaS): Results of an international Delphi study. <i>Travel Behaviour and Society</i> . Mol. 21. P. 281–294, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.12.004">https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.12.004</a>
Обеспечивать эффективное использование транспортной инфраструктуры	Управлять предоставлением транспортных услуг	«МКУ используется для управления предоставлением транспортных услуг»	Sochor J., Arbyc H., Karlsson M., Sarasinia S. (2018) A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals. <i>Research in Transportation Business &amp; Management</i> . Mol. 27. P. 3–14, <a href="https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003">https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003</a>
Оптимизировать мультимодальные поездки	Интегрировать различные виды транспорта	«Основная идея состоит в том, чтобы интегрировать различные варианты транспорта в единую мобильную услугу через цифровой интерфейс»	Hoerler, R., Stünzi, A., Patt, A., Del Duce, A., (2020) What Are the Factors and Needs Promoting Mobility-as-a-Service? Findings from the Swiss Household Energy Demand Survey (SHEDS). <i>European Transport Research Review</i> . Vol 12. N 27? <a href="https://doi.org/10.1186/s12544-020-00412-y">https://doi.org/10.1186/s12544-020-00412-y</a>

Повысить устойчивость транспортной инфраструктуры	Реорганизовать транспорт для решения проблем мобильности и устойчивости	«МКУ часто описывается как новая стратегия реорганизации транспорта с целью решения проблем мобильности и устойчивости через предложения альтернативы владению частным транспортным средством»	Sochor J., Arbyc H., Karlsson M., Sarasinia S. (2018) A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals. <i>Research in Transportation Business &amp; Management</i> . Vol. 27. P. 3–14, <a href="https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003">https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.12.003</a>
Содействовать улучшению экологической ситуации	Снижать выбросы парниковых газов	«Цель МКУ в снижении выбросов парниковых газов и разгрузки транспортных магистралей»	Ho C.Q. (2022) Can MaaS change users' travel behaviour to deliver commercial and societal outcomes? <i>Transportation Research Part A: Policy and Practice</i> . Vol. 165. P. 76–97. <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004">https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004</a>
Сокращать нагрузку на транспортную инфраструктуру	Разгружать транспортные магистрали	«Цель МКУ в снижении выбросов парниковых газов и разгрузки транспортных магистралей»	Ho C.Q. (2022) Can MaaS change users' travel behaviour to deliver commercial and societal outcomes? <i>Transportation Research Part A: Policy and Practice</i> . Vol. 165. P. 76–97, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004">https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.09.004</a>
Соответствовать потребностям пользователей	Быть посредником между транспортным спросом (пользователей) и предложением (транспортных операторов)	«МКУ выступает в качестве посредника для услуг мультимодальной мобильности. В экосистеме МКУ оператор МКУ располагается между пользователями МКУ и транспортными операторами, соединяя спрос и предложение через предоставленную платформу»	Maas B. (2022) Literature review of mobility as a service. <i>Sustainability</i> . Vol. 14, N 14. P. 8962, <a href="https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.12.007">https://doi.org/10.1016/j.tbs.2022.12.007</a>
	Предлагать персонализированные услуги по запросу от пользователей	«Цель проекта заключалась в том, чтобы поставить пользователей в центр транспортных услуг с помощью МaaS и предложить путешественникам индивидуальные решения для мобильности, основанные на их индивидуальных потребностях»	Esztergár-Kiss D. et al. (2020) Exploring the MaaS market with systematic analysis. <i>European Transport Research Review</i> . Vol. 12. P. 1–16, <a href="https://doi.org/10.1186/s12544-020-00465-z">https://doi.org/10.1186/s12544-020-00465-z</a>
Улучшить пользовательский опыт поездок	Предлагать пользователям разнообразную, мультимодальную мобильность	«МaaS предоставляет путешественникам разнообразную мобильность, включая варианты пакетов, которые делают гибкие виды транспорта (например, такси) более доступными, тем самым расширяя разнообразие выбора»	Liu J. et al. (2024) Risky choice and diminishing sensitivity in MaaS context: A nonlinear logit analysis of traveler behavior. <i>Transportation Research Part C: Emerging Technologies</i> . Vol. 162. P. 104603, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trc.2024.104603">https://doi.org/10.1016/j.trc.2024.104603</a>
	Улучшить качество путешествий пользователей	«Ожидается, что МaaS обеспечит более эффективное использование транспортной инфраструктуры и улучшит качество путешествий пользователей»	Macedo E. et al. (2022) Exploring relevant factors behind a MaaS scheme. <i>Transportation Research Procedia</i> . Vol. 62. P. 607–614, <a href="https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075">https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.075</a>

# Электросамокаты: свобода перемещения или угроза безопасности? Разговор с экспертами и представителями рынка

**Андрей Борисов**, ведущий эксперт, Институт экономики транспорта и транспортной политики, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)

**Александр Рыжков**, преподаватель, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ); автор книги «Город и перевозчики: история транспортных реформ»

**Максим Климанов**, ведущий инженер, факультет городского и регионального развития, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)

Пресс-службы Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (Дептранс) и Центра организации дорожного движения Правительства Москвы (ЦОДД)  
Пресс-служба российского сервиса кикшеринга и велошеринга Whoosh

---

**Цитирование:** Электросамокаты: свобода перемещения или угроза безопасности? Разговор с экспертами и представителями рынка (2024) // Городские исследования и практики. Т. 9. № 3. С. 95–108. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp93202499-108>

Электросамокаты стремительно вошли в жизнь современных городов, став неотъемлемой частью транспортной системы и вызвав широкий общественный резонанс. Эта дискуссия с участием экспертов в области транспорта, представителей городских властей и операторов кикшеринга раскрывает ключевые аспекты интеграции электросамокатов в городскую среду. Этот диалог важен, учитывая необходимость поиска баланса между инновациями в сфере мобильности и обеспечением безопасности всех участников дорожного движения. Обсуждение затрагивает не только текущие проблемы, но и перспективы развития микромобильности, ее влияние на городское планирование и качество жизни горожан. Эксперты рассматривают возможные пути решения возникающих конфликтов и предлагают стратегии для гармоничной интеграции электросамокатов в транспортную экосистему города, что делает эту дискуссию особенно актуальной для формирования будущего облика урбанистических пространств.

1. *Во многих городах мира среди жителей имеется значительная группа ненавистников электросамокатов, в том числе и в Москве. Неизбежна ли такая реакция и насколько она распространена в обществе? Какие меры, на ваш взгляд, способны снизить негативное отношение жителей к использованию электросамокатов?*

**Дептранс и ЦОДД:** Сервис арендных самокатов запустился в 2018 году – и с самого начала мы взаимодействуем с операторами аренды.

Первое время москвичи воспринимали самокаты не как транспорт, а скорее как способ провести время и покататься по парку с друзьями. Затем стало расти число поездок по транспортному сценарию. Мы увидели, что москвичи ездят на самокатах от дома и офиса до метро, экономя время в пути. Увеличилась транспортная доступность, ведь самокаты позволяют людям комфортно добраться до отдаленных районов.

Какое-то время самокат оставался новым видом транспорта, к которому люди только привыкали. Вместе с тем мы получали все больше обращений с просьбой установить парковки для самокатов в самых разных районах города. Сейчас москвичи воспринимают самокаты больше как удобный транспорт, нежели как способ отдыха. Нас даже просят сделать аренду самокатов круглогодичной.

Благодаря регулирующим мерам работа сервисов аренды электросамокатов в Москве упорядочена. Дептранс Москвы и ЦОДД внимательно следят за работой операторов в городе. В наших планах – продолжать развивать сервис так, чтобы он становился еще более комфортным и безопасным для всех участников дорожного движения.

Вот несколько аспектов, по которым мы сотрудничаем с операторами<sup>1</sup>:

- Мы регулируем работу сервисов аренды и работаем по договору оферты. Операторы соблюдают все требования по договору.
- Вводим медленные зоны и следим, как скоростные ограничения влияют на безопасность.
- Организовываем работу команды техников и других сотрудников, которые оперативно выполняют задачи по всему городу.
- Иницилируем изменения в ПДД для СИМ (средства индивидуальной мобильности), и следим за соблюдением существующих правил.
- Следим за обстановкой на улицах города в Ситуационном центре СИМ и взаимодействуем с ГАИ.
- Проводим образовательные мероприятия.
- Развиваем велоинфраструктуру. Это велополосы, велодорожки, велозоны, велопешеходные дорожки и зоны совмещенного движения.

**Whoosh:** Кикшеринг – молодая отрасль, которая на данный момент развивается. Продукт сервиса – массовый, его активно используют горожане разных возрастов. В *Whoosh* мы накапливаем, по нашим оценкам, самую взрослую аудиторию; на июнь 2024 года совокупная аудитория сервиса составляла 22,5 млн пользователей (рост на 48% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года). Проникновение в городах России составляет в среднем 20–45%; эта цифра зависит от размера парка в городе. В Казани, например, 38% жителей города пользуются нашими самокатами. Востребованность самокатов неоспорима, мы видим это по динамике роста числа поездок.

Важно понимать: люди недовольны не самокатами, а несоблюдением правил во время поездок на самокатах. Таких случаев – меньше 1% от числа поездок, но из-за того, что по ПДД в отсутствие велодорожки самокаты соседствуют с пешеходами, любое, даже незначительное, нарушение не остается незамеченным.

Для снятия напряженности существуют два основных направления, по которым уже ведется деятельность:

- упорядочивание движения и создание инфраструктуры для СИМ;
- работа с ПДД (введение новых правил, усиление контроля, обеспечение неотвратимости наказания).

Постепенно разрабатываются законодательные нормы и правила управления СИМ. Первое регулирование – появление СИМ в ПДД – было в 2023 году. Оно отличается от регулирования велосипедов; например, при отсутствии велодорожки пользователи СИМ должны двигаться преимущественно по тротуару, в то время как велосипедисты – по правому краю проезжей части. Движение СИМ преимущественно совмещено с пешеходными потоками. Главное решение для снятия остроты в этом вопросе – разделение потоков. Мы активно сотрудничаем по вопросам нанесения велополос со столичными властями, реализуем инфраструктурные проекты в регионах. Это постепенный вопрос, который не решится даже за один год, поэтому есть несколько направлений, по которым мы уже работаем.

Инициативы по развитию кикшеринга в России аккумулирует дорожная карта, которую предложил Минтранс: в ней развитие инфраструктуры, развитие регулирования и нормативной базы, учет частных СИМ, контроль соблюдения правил и многое другое<sup>2</sup>.

Пока идет процесс создания среды для СИМ, уже имеется немало инициатив, решающих существующие проблемы. Они включают, например, регулирование скорости движения среди пешеходов: с 2021 года мы внедряем собственную разработку «медленные зоны». Мы знаем, где большое скопление людей, – и на этих участках снижаем скорость самоката автоматически. Мы глобально ограничиваем скорость самокатов до 20–25 км/ч, в зависимости от локальных правил города, что не позволяет человеку двигаться быстрее разрешенной ПДД скорости.

1. Узнать больше о работе самокатов в городе можно по ссылке: [https://transport.mos.ru/bicycle/kickscooter\\_rent](https://transport.mos.ru/bicycle/kickscooter_rent).

2. Мнениями отрасль обменивалась на Транспортной неделе: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10985>.



Кикшеринг – технологический продукт, и многое можно сделать при помощи технологий. Так, мы подстраховываем своих пользователей технологиями от неправильного использования СИМ, которые могут приводить к авариям.

- Антитандем. Технология на базе машинного обучения детектирует поездки вдвоем и ссаживает через снижение скорости пассажиров. Результат: 97% продолжают поездку без пассажиров после детекции. Видим тренд на снижение числа детекций – пользователи понимают, что нарушение не останется незамеченным. Уникальная разработка *Whoosh*.
- Технологии проверки возраста. Мы постепенно внедряем различные способы авторизации, позволяющие достоверно установить возраст пользователей. Готовим к запуску механизм на основе ИИ для выявления аккаунтов, предположительно принадлежащих несовершеннолетним. Это позволит нам контролировать возраст пользователей.
- Тест на внимательность перед стартом поездки. Если пользователь не сдал тест – снижаем скорость. Технология против пьяных или очень уставших водителей. Уникальная разработка *Whoosh*.
- Безопасные маршруты – написали уникальный граф навигации, которым прокладываем маршрут не просто для самоката, а в объезд очагов аварийности и т.д., – учитывает уникальные данные, которые есть только у нас. Уникальная разработка *Whoosh*.

Параллельно весь рынок усиленно работает над формированием культуры безопасного вождения СИМ. Люди учат правила управления электросамокатами, свои права и обязанности как участника процесса дорожного движения, учатся ездить уважительно и аккуратно по отношению к другим. Это тоже процесс, который требует времени, но уже приносит результаты – например, в Екатеринбурге аварийность снизилась на 30%<sup>3</sup>.

Кроме технологий, есть инициативы, которые мы практикуем не первый год для снижения уровня нарушений и аварийности:

#### Образование

- Донесение правил ПДД через продукт – приложение. Образовательная система из сообщений и онлайн-школы вождения электросамокатов.
- Проведение офлайн-школы вождения: бесплатные открытые площадки по обучению правилам всех желающих.
- Информационные проекты: масштабные кампании на массовых носителях онлайн и офлайн с правилами ПДД – социальная реклама.
- Лекции в вузах и колледжах, организованные сервисом.
- Выпуск обучающих материалов для проведения лекций и уроков для подростков и взрослых<sup>4</sup>.

#### Контроль и наказание нарушителей

- Совместные рейды с ГИБДД.
- Обработка сообщений о нарушителях по всем доступным каналам. Благодаря тому, что самокат всегда на связи, мы можем отследить любую поездку.
- Обработка сообщений от городских служб, в том числе с городских камер, о нарушениях.
- Команда инспекторов сервиса в городе, которые фиксируют нарушения.
- Штрафные санкции: денежный штраф или блокировка аккаунта в случае выявления нарушения.
- Страхование водителя СИМ и третьего лица, которое могло пострадать, – выплата поможет справиться с последствиями и урегулировать ситуацию.

Хотя лишь 1% от всех пользователей кикшеринга нарушает ПДД, именно этот сегмент вызывает недовольство и раздражение у горожан, случаи с такими пользователями становятся резонансными, попадают в СМИ и соцсети, запоминаются. И по 1% неблагонадежных пользователей судят обо всех пользователях электросамокатов, что, конечно, неправильно.

Идеальный сценарий дальнейшего формирования положительного отношения к самокатам в обществе – работа с нарушениями и нарушителями, создание инфраструктуры для поездок (чтобы потоки движения пешеходов, электросамокатов и машин были разведены), дальнейшая работа по формированию культуры вождения (школы вождения, социальная реклама, кампании в соцсетях рассчитаны на то, чтобы как можно больший круг людей узнавал о правилах вождения СИМ, запоминал их, разбирался в причинах и последствиях несоблюдения).

**Борисов:** Реакция общества закономерна: все новое, за редким исключением, встречает значимую долю негативных оценок, однако со временем, по мере вхождения этих новшеств в повседневную жизнь, ситуация меняется. Большой объем критики наблюдался также и с появлением массового автомобиля, и с приходом в города метрополитенов. Точно можно сказать, что если новые продукт/услуга оказываются удобными,

3. <https://truesharing.ru/news/47595/>.

4. <https://whoosh-bike.ru/education>.

упрощают жизнь для большой и регулярно пополняющейся аудитории, то, скорее всего, они с нами надолго. Переходя к теме СИМ в целом и к электросамокатам в частности, история с негативной реакцией может быть нивелирована как по вышеописанному сценарию (так называемый фактор времени), так и мерами по закреплению (обязательно с последующим информированием) правил по их эксплуатации как в явном, так и в неявном виде. Под явными мерами подразумеваются изменения в ПДД, установление штрафов за неисполнение. К неявным мерам можно отнести введение медленных зон для пользователей электросамокатов сервисами краткосрочной аренды.

**Рыжков:** На мой взгляд, причина в том, что пользователи СИМ используют тротуары, тем самым мешают пешеходам. Проблема в том, что они не готовы и не могут пользоваться проезжей частью или велодорожками. Первыми – из-за опасности. Вторыми – из-за их отсутствия. Решить проблему можно следующими способами:

- Инфраструктура: развитие велосипедной инфраструктуры (велополос, велодорожек) до уровня создания связанных в масштабе всего города маршрутов.
- Регулирование: снижение разрешенной скорости движения автомобилей до 50 км/ч, отказ от нештрафуемого порога в городах (либо его понижение до 5 км/ч), рост штрафов за превышение скорости водителями автомобилей.
- Инфраструктура: успокоение дорожного движения (изменение ОДД, реконструкция улиц), внедрение зон с ограничением скорости 30 км/ч в городских центрах, как минимум на небольших улицах.
- Тарифная политика СИМ: тарифами можно отделить две группы пользователей СИМ: тех, кто использует их для досуга, и тех, кто использует как транспорт. Можно сделать так, чтобы средний тариф для прогулок был дороже, чем транспортный (например, можно продвигать длительные «проездные» или повышать тариф за первую минуту аренды без «проездного»). В результате будет меньше «прогуливающихся» на СИМ на тротуарах.
- Также думаю, что проблема могла бы уменьшиться, если бы в летнее время в выходные некоторые улицы перекрывались для автомобильного движения. Тем самым было бы постоянное место и время для «выплеска» поездок на электросамокатах. И тогда был бы меньший спрос в другие дни. Российский пример – перекрытие улицы Красная в Краснодаре. Зарубежный – программа *Ciclorecreovia* в Сантьяго (каждое воскресенье с 9 до 14 часов перекрывают более 20 км улиц, которые используют для прогулок и занятий спортом (бег, велосипед, ролики и т. п.)).

Схема перекрытия дорог  
в Сантьяго, Республика Чили  
Источник: <https://ciclorecreovia.cl>



**Климанов:** Новые явления довольно часто вызывают споры и разногласия в обществе, особенно в крупных городах. Большинство из них сегодня оказываются не готовы к стремительному повышению количества СИМ на улицах. Это вызвано тем, что электросамокатам не в полной мере подходит как пешеходная, так и автомобильная инфраструктура. Речь как про скорость движения, так и про парковку такого транспорта. При отсутствии правил и регулирования использование электросамокатов превращается в хаос и создает неудобства для всех участников движения. Однако при этом следует отметить, что это происходит в условиях недостатка инфраструктуры для движения такого транспорта.

2. *Вокруг электросамокатов сформировался негативный информационный фон, связанный с большим количеством аварий с их участием. Так ли это на самом деле? Насколько передвижение на самокате повышает риск ДТП? Возможна ли стратегия снижения такой аварийности и что может к этому привести?*

**Дептранс и ЦОДД:** Для комфортного и безопасного движения СИМ по улицам нужно несколько условий. Во-первых, это развитая инфраструктура для СИМ: велодорожки, велопешеходные дорожки и выделенные полосы для велосипедистов.

Во-вторых, это наличие понятных правил, которые устанавливают приоритетность движения на дороге. Важно, чтобы регулирующие органы следили за соблюдением норм, прописанных в ПДД.

Третий, ключевой компонент – это ответственное вождение СИМ самими пользователями.

На московских СИМ предусмотрены элементы, повышающие безопасность. Самокаты оснащены звуковыми сигналами, фарами и светоотражателями и автоматически снижают скорость на оживленных улицах. Однако если не соблюдать правила безопасного вождения, даже на таком самокате высок риск попасть в ДТП. Важно понимать, что на дороге нельзя терять бдительность.

Нужно быть внимательными, уступать пешеходам, замедляться в толпе, пересекать дорогу спешившись и не выезжать на проезжую часть в местах, где скорость автомобилей превышает 60 км/ч.

Очень важно развивать культуру вождения самокатов: приучать пользователей водить ответственно, бережно обращаться с самокатом и сохранять порядок на городских парковках.

В рамках этой работы в 2022 году мы запустили образовательную программу «Включите режим безопасности»<sup>5</sup>, направленную на обучение пользователей правилам безопасного вождения. Вместе с операторами мы проводим обучающие тренинги и мастер-классы. В этом году продолжаем совместную работу. Кроме того, мы делаем большой акцент на важности информирования всех жителей города о вступивших в силу изменениях в ПДД.

ЦОДД уже несколько лет проводит уроки в школах, обучая правилам безопасного вождения с младших классов. А операторы сервисов регулярно организуют в городе школы безопасного вождения, на практике обучая пользователей водить аккуратно и избегать аварийных ситуаций.

Госавтоинспекция Москвы проводит<sup>6</sup> рейды и профилактические мероприятия в городе, выявляя нарушения самокатчиков и велосипедистов и рассказывая москвичам, как правильно и безопасно водить СИМ.

Операторы аренды, в свою очередь, ужесточают штрафы за вождение СИМ не по правилам. Так, МТС Юрент проактивно блокирует пользователей в возрасте до 18 лет по номеру телефона. Whoosh определяет возраст владельца путем авторизации через банковские приложения. В Яндекс Go работают специальные сотрудники-«штраферы», которые ежедневно фиксируют нарушения.

Размер штрафа за езду вдвоем и передачу руля детям вырос до 100 тыс. рублей. Камеры ЦОДД фиксируют нарушения и распознают тех, кто не спешивается на пешеходных переходах, ездит на самокатах вдвоем, не использует велополосу при ее наличии и ездит по велополосе против установленного направления движения.

Мы всегда говорим: если вы взяли самокат в аренду, включите безопасный режим и будьте на дороге аккуратными и внимательными. Движение в городе должно быть комфортным и безопасным для всех: пешеходов, автомобилистов и пользователей СИМ.

**Whoosh:** Судя по отчетам МВД и по нашим данным, самокаты – один из самых безопасных на данный момент видов транспорта. Важно понимать, что аварийность – вероятность аварии – на самокатах не повышается, в некоторых регионах имеет тренд на снижение.

С ростом числа поездок мы видим рост абсолютных чисел по авариям, но он значительно ниже, чем динамика прироста числа совершаемых поездок. Мы работаем над снижением числа нарушений ПДД, что приводит к уменьшению ситуаций, ведущих к авариям и тяжелым травмам.

Вопросы безопасности изначально были заложены в настройки сервиса, и мы развиваем это направление в разных ракурсах. При этом мы сфокусированы не только на безопасности третьих лиц – пешеходов,

5. <https://t.mos.ru/kicksharing>.

6. <https://t.me/mosgibdd77/6064>.

но и на безопасности своих пользователей, так как, по статистике, именно они чаще всего сталкиваются с последствиями.

Отчет МВД за 6 месяцев 2024 года<sup>7</sup> – 21 погибший:

«Из всех погибших в ДТП с участием СИМ 20 являлись лицами, передвигавшимися на СИМ, один погибший являлся пешеходом, на которого совершило наезд СИМ. Наезд на пешехода совершен на тротуаре после пересечения СИМ проезжей части по пешеходному переходу. Еще в одном ДТП погибший передвигался на моноколесе по дороге с 6 полосами движения, на которой разрешено движение со скоростью до 80 км/ч.

В 7 случаях погибший, передвигавшийся на СИМ, не справился с управлением и допустил опрокидывание. В 14 ДТП произошел наезд ТС на СИМ, из них в 3 случаях наезд совершен при передвижении СИМ по пешеходному переходу (лицо, передвигающееся на СИМ, не спешилось), при этом в одном случае движение осуществлялось на запрещающий сигнал светофора.

В 14 ДТП с погибшими участвующие СИМ являлись личными, в 7 происшествиях – прокатными и принадлежали сервисам краткосрочной аренды, в том числе в случае, когда совершен наезд на пешехода, который впоследствии погиб».

**Борисов:** Со статистикой все сложнее: МВД фиксирует и публикует (см. отчеты НИЦ БДД РФ) данные о раненых и погибших в ДТП; что касается иных случаев (которых, на мой субъективный взгляд, кратно больше), то достоверной информации по ним практически нет. Говоря о стратегии снижения аварийности, можно привести ряд эффективных, на мой взгляд, мер:

- Медленные зоны для СИМов, предоставляемых кикшеринг-сервисами.
- Мощение пешеходных улиц с высокой интенсивностью движения пешеходов текстурным материалом (мелкая тротуарная плитка), что заставляет пользователя СИМ либо снизить скорость, либо выбрать альтернативный маршрут.
- Взимание высоких штрафов за езду, не соответствующую ПДД.
- Разделение потоков (велополосы, велодорожки).

**Климанов:** Большое количество новостей о дорожно-транспортных происшествиях с самокатами обусловлено в первую очередь тем, что практически каждый такой случай вызывает резонанс, в то время как аварийность с участием других транспортных средств глобально остается на том же уровне, что и ранее, многократно превосходя количество ДТП с самокатами. На сегодняшний день аварийная ситуация с участием таких транспортных средств является крайне редким явлением. При этом с учетом повышения их популярности в течение ближайших лет следует ожидать сохранения или даже повышения уровня аварийности с участием таких транспортных средств. Это является нормальным явлением, если принять во внимание эффект низкой базы.

Статистически передвижение на самокате не приводит к существенному увеличению шанса ДТП для пешехода, так как доля ДТП с участием пешеходов и электросамокатов в общем числе ДТП с электросамокатами сравнительно невелика. При этом обеспечение безопасности дорожного движения – важнейшая задача, которая должна решаться и в отношении нового транспорта. Это обеспечивается как регулированием, так и инфраструктурными решениями.

3. *В качестве одной из мер снижения недовольства пешеходов и аварийности ТС предлагается разделение потоков пешеходов и самокатчиков и создание, например, выделенных полос для движения самокатов. Как вы считаете, реализуема ли эта мера в масштабах целого крупного города?*

**Дептранс и ЦОДД:** Мы понимаем, что развитая инфраструктура – первое условие для комфортных и безопасных поездок по городу. Поэтому каждый год Департамент транспорта, Центр организации дорожного движения и операторы аренды развивают инфраструктуру для велосипедов и самокатов.

Например, в 2024 году для комфортных и безопасных поездок мы обустроили инфраструктуру на 92 улицах. Это 12 новых велодорожек; 16 новых постоянных велополос; 9 новых временных велополос; 40 повторных велополос; 8 велопешеходных дорожек; 4 велозоны, где велосипеды могут двигаться по всей ширине проезжей части; и 3 улицы с совмещенным движением, где автомобили движутся со скоростью до 30 км/ч, а велосипеды едут по правому краю проезжей части.

Мы используем разные виды разметки, чтобы сделать движение по велополосам удобнее и безопаснее. Например, добавляем велоразметку на перекрестках, чтобы велосипедисты могли проще ориентироваться и водители были готовы к их движению. Такая разметка, к примеру, есть на пересечении Тверской улицы и Страстного бульвара.

7. <https://media.mvd.ru/files/embed/6836043>.

В будущем мы продолжим создавать безопасную инфраструктуру и обустраивать улицы так, чтобы учитывались интересы всех участников движения.

**Whoosh:** Постепенно – да. Мы поддерживаем и сами иницилируем инфраструктурные проекты. Видим, что постепенно этот процесс движется. В том числе закрепляется в официальных документах<sup>8</sup>.

У нас есть пример Бульварного кольца в Москве. Сначала там появилась временная велополоса, которая была организована только за счет разметки, без изменения УДС. В течение сезона город изучал статистику, и стало ясно, что это никак не сказалось на снижении пропускной способности автомобилей, а самокатчики с удовольствием ушли с тротуара, поскольку отдельная полоса удобнее и для них. Бульварное кольцо связывает разные районы центра города, и вот так изящно, без глобальных перестроек и финансовых затрат, город получил мощнейшую транспортную артерию для СИМ.

Даже в теории велодорожка не нужна на каждой улице в городе. Важно предоставить возможность комфортного и безопасного проезда по основным направлениям СИМ. Сервисы знают все эти потребности – у нас есть тепловые карты. И поэтому, очевидно, этот вопрос не выглядит нерешаемым.

**Борисов:** Реализуема. Но не стоит ею увлекаться: весь город велодорожками не покрыть, да и незачем.

**Рыжков:** Реализуема. Это нужно как минимум в центрах городов, где это вызывает наибольшие трудности. Если нет мест на велоинфраструктуру, то целесообразно снижать разрешенную скорость для автомобилей. Главное – исключить присутствие СИМ на тротуарах.

**Климанов:** Создание выделенной инфраструктуры для движения велосипедистов, пользователей самокатов не является чем-то новым в городе. Такие меры применяются в большинстве развитых городов. И конечно, на наиболее загруженных участках актуально делать именно выделенную инфраструктуру. Однако в реальности это возможно далеко не во всех случаях. Если это невозможно, то более целесообразно создать такие условия движения автотранспорта, при которых пользователям самокатов будет комфортно передвигаться по краю проезжей части вместо тротуара (что разрешено правилами), не создавая неудобств пешеходам и не опасаясь автотранспорта.

4. *Кто должен выступать инициатором совершенствования правовой базы и стимулирования повышения культуры вождения: городские власти или операторы кикшеринга?*

**Дептранс и ЦОДД:** В октябре 2023 года Минтранс РФ принял поправки в Правила дорожного движения. Электросамокаты, моноколеса, гироскутеры, сегвеи и другие СИМ получили статус транспортных средств. Теперь люди на электросамокатах и других СИМ больше не считаются пешеходами.

СИМ – это такой же полноценный транспорт, как велосипед или мотоцикл, поэтому водителям необходимо соблюдать новые правила дорожного движения. С 1 марта 2023 года поправки вступили в силу, и пользователи личных СИМ и самокатов сервисов аренды должны соблюдать установленные правила дорожного движения (ПДД).

Департамент транспорта принимал активное участие в разработке принятых поправок. Мы изучили международный опыт использования СИМ, подготовили предложения и совместно с коллегами разработали поправки<sup>9</sup>.

Новые правила нужны для повышения безопасности поездок. Раньше человек на электросамокате считался пешеходом и правила безопасного вождения носили рекомендательный характер. К сожалению, многие ими пренебрегали.

ПДД РФ для СИМ установили приоритетность движения на дороге, ввели ограничение скорости при движении по городу и позволили администрировать средства индивидуальной мобильности.

**Whoosh:** Думаем, что самое правильное решение – совместная разработка таких проектов. Уже сейчас зачастую операторы кикшеринга выступают как эксперты при подготовке предложений для внедрения новых правовых норм. Они хорошо понимают, как правильно и безопасно использовать электросамокаты, какой должна быть инфраструктура, какой парк самокатов необходим в городе и многое другое. Whoosh, кроме того, делится данными о поездках с городами, советуя наилучшие локации для построения велоинфраструктуры, делится данными о качестве городского воздуха благодаря датчикам на электросамокатах, рекомендует необходимое количество парковок и флота электросамокатов.

8. <https://www.kommersant.ru/doc/6523548>.

9. Подробнее про ПДД можно прочитать здесь: <https://t.mos.ru/kicksharing/safety-rules>.

Таким образом, формирование и совершенствование правовой базы вокруг кикшеринга – это совместная работа законодательных властей и экспертов рынка, в ходе которой создаются нормы, помогающие правильно развиваться кикшерингу и его интеграции в жизнь общества / городскую транспортную систему.

В большинстве городов эта синергия уже налажена. Для городских властей очевидна польза электросамокатов. Организация новых транспортных маршрутов в новых районах городов – процесс гораздо более долгий и затратный в сравнении с появлением инфраструктуры для СИМ. На примере Мурино и Кудрово в Санкт-Петербурге мы видим, что кикшеринг может не просто дополнять работу ОТ, но и в часы пик играть решающую роль.

В России доступность общественного транспорта (близость остановки или станции метро) после появления электросамокатов стала выше на 18%. Самый высокий показатель в Краснодаре – 52%<sup>10</sup>.

**Борисов:** Власти в любом случае будут выступать (и уже выступают) с инициативой. Операторы кикшеринга также неизбежно являются активными участниками данного процесса обсуждения.

**Рыжков:** Все перечисленные. Но в настоящее время многое зависит от федерального уровня, где два основных участника: Минтранс и МВД. В компетенции последнего регулирование скоростей движения автомобилей (см. ответ на вопрос 1), важная мера.

**Климанов:** Инициатива совершенствования существующего регулирования лежит в поле ответственности городских властей как государственного регулятора. При этом, безусловно, нельзя лишать операторов кикшеринга возможности внесения собственных предложений. За повышение культуры вождения в текущей регуляторной рамке в большей степени ответственны сервисы кикшеринга, однако уже их заинтересованность может формироваться городским регулятором.

5. *Еще про меры снижения аварийности. Многие говорят о необходимости снижения максимальной разрешенной скорости движения на электросамокате. Сейчас она составляет 25 км/ч. Но если снизить ее слишком сильно, то электросамокат перестанет быть привлекательным видом средства индивидуальной мобильности с точки зрения времени в пути и стоимости поездки. Как вы считаете, есть ли смысл снижать максимальную разрешенную скорость, и если да, то каково компромиссное значение? Следует ли вводить зоны дифференцированной максимальной разрешенной скорости?*

Дептранс и ЦОДД: С июля 2024 года мы проводим эксперимент: временно замедлили самокаты в зоне Третьего транспортного кольца и МКАД. В рамках эксперимента для арендных самокатов на всех улицах в зоне ТТК-МКАД ввели медленную зону со скоростью 20 км/ч. Исключением стали уже существующие медленные зоны, где установлена скорость 5–15 км/ч.

Мы ведем мониторинг аварийности с участием СИМ. Ожидается, что снижение скорости сократит число ДТП в медленной зоне. Мы постоянно взаимодействуем с операторами, чтобы найти оптимальное решение для всех сторон. Безаварийность выгодна не только городу, но и операторам аренды, ведь безопасный транспорт привлекательнее для потенциальных пользователей<sup>11</sup>.

**Whoosh:** Регулирование скорости – инструмент, с которым мы сейчас работаем, самокаты замедляются в местах, где высокая скорость может быть критична, это места скопления пешеходов, парковые зоны. Работать с этим инструментом можно, но нужно действовать очень аккуратно, так как эффективность самокатов как транспорта – средства, с помощью которого можно добираться от метро домой, от места работы до дома и т. д., – в том числе зависит от того, как эффективно вы можете это сделать.

**Борисов:** К снижению порога максимальной разрешенной скорости я отношусь скептически, хотя нужно подождать завершения сезона 2024 года, чтобы оценить пилотные решения кикшеринг-операторов о снижении предельного скоростного порога с 25 км/ч до 20 км/ч. Зоны дифференцированной скорости, наоборот, мной оцениваются как крайне эффективное решение: если на площади Белорусского вокзала днем скорость может быть ограничена 10 км/ч при высокой интенсивности движения пешеходов, то ночью и ранним утром лимиты возвращаются к установленным действующими ПДД значениям.

**Рыжков:** На мой взгляд, меры регулирования и ограничений в любом случае лучше запретов. Локальные ограничения скоростей и мест движения – вполне адекватные меры. Вместо 25 может быть и 20, это не сильно повлияет на время поездки.

10. В исследовании мы раскрыли то, как именно самокаты улучшают транспортную доступность на примере городов: [https://whoosh-bike.ru/transport\\_research](https://whoosh-bike.ru/transport_research).

11. Больше про медленные зоны можно узнать по ссылке: <https://t.mos.ru/kicksharing/slow-zones>.

**Климанов:** Безопасная скорость движения определяется не универсально, а с учетом характеристик конкретного участка территории. При условии выделенной инфраструктуры и отсутствия множества точек пересечения с другими транспортными потоками скорость 25 км/ч является разумной для движения без дополнительной защиты на электросамокате. При этом, безусловно, есть участки, где такая скорость является высокой и чрезмерной. Дифференцированная на разных участках максимальная скорость может быть хорошим решением в таком случае, однако отличается и рядом отрицательных свойств: она не всегда технически корректно работает, в некоторых случаях невозможность ускориться для избежания аварийной ситуации может также быть опасной.

- б. *Все говорят про самокаты, но никто не говорит про электровелосипеды, которые предоставляют те же самые операторы. На ваш взгляд, велосипеды настолько же противоречивы, как самокаты, или ситуация с ними проще? Почему велосипедисты не вызывают такого уровня недовольства в обществе?*

**Дептранс и ЦОДД:** Внимание к самокатам и велосипедам распределяется по-разному, потому что самокатов в городе просто больше. В 2024 году в Москве доступны для аренды 60 тыс. электросамокатов и чуть больше 10 тыс. электровелосипедов.

Чтобы все велосипеды в городе были одного стандарта, мы вместе с научно-исследовательским центром ФГУП НАМИ разработали проект ГОСТа для электровелосипедов. Электровелосипеды и самокаты в сервисе городского проката уже соответствуют параметрам ГОСТа: операторы регулируют скорость, технические характеристики и интегрируют транспорт в установленные медленные зоны.

Проект нужен, чтобы требованиям безопасности соответствовали не только арендные электровелосипеды, но и личный транспорт, а также велосипеды бизнеса, например курьерских служб. Это позволит сделать поездки на электрических велосипедах безопаснее и для самих пользователей, и для всех участников дорожного движения.

**Whoosh:** Электровелосипеды – еще один вид транспортного средства, который можно арендовать в приложениях операторов кикшеринга. Преимущество велосипедов в том, что это привычный транспорт для многих горожан, знакомый с детства, который не требует дополнительного обучения в управлении.

Начать поездку легко. Чтобы включить мотор, нужно начать крутить педали, далее двигатель поможет приводить колеса в движение. Электродвигатель не выполняет всю работу – сохраняется полезная физическая активность. Однако благодаря двигателю горожане могут тратить на поездку меньше сил, чем на обычном велосипеде. Например, мощность электровелосипеда позволяет комфортно подниматься в горку.

Электровелосипеды *Whoosh* оснащены IoT-модулем собственной разработки. Таким образом, все велосипеды подключены к внутренней системе компании и подчиняются правилам сервиса. Например, могут быть оставлены только на виртуальных парковках. Кроме того, для электровелосипедов действуют медленные зоны и скоростные ограничения. Согласно правилам *Whoosh*, скорость всех устройств системно ограничена: электровелосипеды не могут разогнаться быстрее 25 км/ч.

Удобный городской велосипед *Whoosh* был представлен в сервисе в 2023 году. Поездки на электровелосипедах востребованы: примерно четверть пользователей сервиса *Whoosh* в Москве попробовали или регулярно пользуются велосипедами. Велосипеды с электродвигателем подходят для передвижения на дистанции от 7 км – более длинные, чем на самокате, где средняя дистанция поездки – 3–5 км. За 2023 год пользователи проехали на них 2,8 млн км в пределах столицы. Согласно данным о поездках, время аренды велосипеда на 26–31% дольше, чем у самоката. Помимо этого, ими чаще пользуются для прогулок, о чем свидетельствует значительное увеличение длительности поездок в субботу и воскресенье. В выходные велосипедами пользуются на 22% дольше, чем в будни.

Велосипеды дают возможность тем, кому не подходят электросамокаты, пользоваться шеринговой микромобильностью. Им велосипеды как вид транспорта привычны и знакомы. Аудитория самокатов и велосипедов не сильно пересекается.

**Борисов:** Противоречий с электровелосипедом как раз больше: если он подходит под статус СИМ, то и передвигаться, согласно ПДД, он может как СИМ, если не подходит – уже попадает под категорию «мопед».

**Рыжков:** Велосипедов меньше, они сложнее в использовании, тяжелее, скорость ниже. Думаю, скоро прокатных велосипедов просто не будет.

**Климанов:** С точки зрения негативных эффектов электровелосипеды и электросамокаты обладают одинаковыми свойствами. Вероятно, больший негатив в отношении электросамокатов вызван их большей распространенностью. При этом следует отметить, что если большинство самокатов оперируется сервисами кикшеринга, которые соблюдают требования регулирования, то многие электровелосипеды используются

частными лицами и зачастую не отвечают многим техническим требованиям, в том числе по ограничению скорости.

7. *Ограничение парковок. Нужно ли продолжать ограничивать места для парковки самоката или нет? Не приведет ли это к утрате преимуществ этого вида транспорта и убыткам операторов кикшеринга?*

**Дептранс и ЦОДД:** Мы видим, что москвичи стали значительно чаще соблюдать порядок на городских парковках. Большинство пользователей перестали бросать самокаты. Большую роль сыграли наши коллеги – операторы аренды. У всех сервисов есть команды скаутов, которые отвечают за поддержание порядка на городских парковках и перемещение самокатов из перегруженных точек в более свободные места. Когда пользователи видят аккуратно выставленные самокаты, они и свой самокат паркуют по правилам.

Парковки устанавливают и город, и операторы. Это совместная работа. Нам важно, чтобы пользователи могли завершить аренду без долгого поиска нужной станции. Поэтому у москвичей есть выбор: пристегнуть самокат к городской велопарковке или оставить его на парковке оператора.

Сейчас в столице уже установлено больше 18 тыс. городских велопарковок. До конца сезона 2024 года планируем установить еще примерно 5 тыс.

Мы непрерывно улучшаем эти объекты. Невостребованные парковки перемещаем в популярные места, а те, что стоят неудобно и мешают проходу пешеходов, переставляем в более удачные точки.

Особое внимание мы уделяем местам притяжения пользователей самокатов. В течение года собираем и анализируем данные поездок на самокатах и велосипедах и устанавливаем парковки в востребованных точках. Вы можете сами проанализировать, когда и где москвичи ездят чаще всего, с помощью сервиса «ПРОдвижение»<sup>12</sup>.

С 1 марта 2023 года на базе ЦОДД работает специальный Ситуационный центр СИМ, где вместе с операторами сервисов мы следим за порядком в городе. Сотрудники Ситцентра в режиме реального времени видят обстановку на городских велопарковках, выявляют перегруженные точки и передают запросы скаутам. Операторы аренды быстро реагируют на наши сигналы и забирают самокаты, которые пользователи оставили в неполюженном месте<sup>13</sup>.

**Whoosh:** Чтобы самокаты выполняли свою главную функцию – транспортную, – нужно, чтобы пользователю было комфортно начать и завершить поездку. Для этого в городе должна быть соблюдена определенная плотность парковок. Тогда человек сможет оставить самокат и дойти до дома/почты/поликлиники, то есть самокат выступит как полноценное средство транспорта, которое доставило горожанина из точки А в точку Б.

С каждым городом мы определяем необходимое количество самокатов, чтобы они выполняли свою функцию, были в достаточном количестве и при этом не захламляли город, и количество парковок, чтобы жителям было комфортно. Так мы работаем во всех городах присутствия. Поэтому ограничение парковок в определенных локациях влияет на качество жизни горожан и удобство их перемещения до нужных точек в городе с помощью микромобильного транспорта. Мы предлагаем гораздо более взвешенную модель работы, которая помогает горожанам, а не лишает их комфорта.

Неаккуратная парковка – это нарушение правил, за которое полагается штраф. Это вопрос культуры вождения. При помощи информирования, контроля и штрафов мы эту культуру формируем. Плюс есть практика разметки для парковок – они визуальнo ограничивают место стоянки самокатов, и даже если вы спешите или не ориентируетесь в новом для себя месте, парковка поможет вам поставить самокат так, чтобы никому не мешать. Во многих регионах мы делаем разметку самостоятельно по согласованию с городом либо объединив усилия с другими операторами<sup>14</sup>.

**Борисов:** Ограничивать не нужно, необходимо грамотно их планировать.

**Рыжков:** У каждого города/района должна быть своя позиция. Обычно ограничения вводят в наиболее «центральных» местах, где интенсивное пешеходное движение. Это обосновано.

**Климанов:** Парковки для самокатов также являются значимым негативным эффектом в условиях отсутствия изначально пространственнo предусмотренных для этого мест в городе. Однако возможность бесконтрольно оставлять самокаты в любом месте как раз и является поводом для наиболее негативной реакции.

12. <https://prodvizhenie.mos.ru/>.

13. Про правила парковки: <https://t.mos.ru/kicksharing/parking-rules>.

Про эвакуацию: <https://parking.mos.ru/evacuation/evakuatsiya-sim/>.

14. Вот как это выглядит: <https://t.me/whooshbike/510>.



Достаточная плотность городских парковок для самокатов позволяет обеспечить баланс преимуществ такого транспорта с комфортом всех жителей города, передвигающихся разными способами.

8. *Как электросамокаты интегрируются с другими видами транспорта? Очевидно, возникают некоторые проблемы: скопления оставленных в местах пересадок самокатов препятствуют движению пешеходов. Каковы существующие практики разрешения таких затруднений?*

**Дептранс и ЦОДД:** Электросамокаты – это транспорт «последней мили». Автобус или метро вряд ли доведет вас до двери офиса или до подъезда дома. Даже личный автомобиль не всегда на это способен. Ту часть пути, которую вам придется пройти самостоятельно, принято называть «последней милей». Для преодоления этого расстояния пригодится транспорт, который будет удобным и портативным и сможет подъехать ближе к нужному вам месту. На помощь в этом случае как раз приходят СИМ.

Электросамокаты и велосипеды часто используются при построении мультимодальных маршрутов – как раз как транспорт «последней мили». Как самостоятельный вид транспорта самокаты чаще используются при перемещении на небольшие расстояния.

Развитие новой мобильности – главный тренд последних лет. Многие перешли на удаленный формат работы, меняются сценарии поведения жителей больших городов. Все необходимое находится в 15-минутной доступности. Самокаты прекрасно закрывают потребность в поездках на короткие дистанции. Этот тренд важно учитывать при планировании в городе новой застройки и инфраструктуры.

Кроме того, с начала пандемии наблюдается стойкий тренд на рост курьерских сервисов, а курьеры часто ездят на самокатах и велосипедах. В ближайшем будущем этот тренд будет только расти. Для жизни в большом городе всё меньше будет необходим личный автомобиль. К тому же для подрастающего поколения самокат уже сейчас не что-то новое и непривычное, а вполне понятный и знакомый вид транспорта. В будущем самокаты будут ещё больше интегрированы в транспортную систему города.

**Whoosh:** Самокаты дополняют общественный транспорт. Мы видим, что у пользователей сервиса много «смежных» поездок – это случаи, когда сначала человек, например, едет на метро или автобусе, а потом на самокате. Самокаты отлично дополняют и развивают систему городского транспорта, поскольку они мобильны, удобны, с ними человек может проложить полностью индивидуальный маршрут, не зависящий от расписания или пробок: например, по пути от метро к дому заехать в магазин и поставить самокат на паузу, пока совершает покупки.

В каждом городе присутствия сервиса за порядок и правильную работу СИМ «в полях» отвечают полевые команды. Ребята следят за достаточным зарядом самокатов, их чистотой и готовностью к работе. Если видят, что устройство сломано, есть проблемы с внешним видом (оторвался номер, например) и т. д. – самокат забирают на ремонт в сервисный центр. Кроме того, даже если внешне все в порядке – каждый самокат проходит обязательное ТО раз в две недели или по определенному пробегу. Это требование сервиса обеспечивает исправные, чистые, готовые к поездкам самокаты на парковках в то время, когда они нужны людям как транспорт, чтобы добраться из пункта А в пункт Б.

Самокаты размещены на городских парковках. Таких точек в городе много, мы следим за тем, чтобы они находились в пешей доступности в любом районе, так, где они нужны. Полевые команды анализируют спрос на самокаты, который может быть разным в зависимости от дня недели или времени суток. Например, около метро и больших бизнес-центров спрос стабильно высокий в часы пик, когда людям нужно добраться от и до работы, а значит, там в это время нужно большое количество самокатов. Специальные люди – ребалансеры – следят за спросом и переставляют самокаты на те парковки, где они наиболее востребованы на текущий момент. Самокаты – транспорт. И должны быть так же доступны для поездок пользователям. Пользователи должны быть уверены, что найдут заряженный самокат на ближайшей парковке, так же как уверены, что смогут доехать на метро или автобусе по расписанию. Для этого команды работают, постоянно переставляя самокаты с парковки на парковку, следя за их количеством. Кроме того, они следят, чтобы парковки не были перегружены и чтобы самокаты не мешали пешеходам и другим участникам дорожного движения.

Если вы видите беспорядок или чрезмерное скопление самокатов на парковке – пишите нам в поддержку в приложении, по почте [support@whoosh.bike](mailto:support@whoosh.bike) или в соцсетях. Мы оперативно наводим порядок на парковках в случае их внезапного «захламления»<sup>15</sup>.

**Борисов:** Не сталкивался с такими скоплениями СИМ, которые мешают мне как пешеходу. При этом необходимо пресекать хаотизацию путем однозначного закрепления зон парковки – но это есть и сейчас, просто легкомыслие и эгоизм пользователей в совокупности со сбоями в определении локации электросамока-

15. Примеры:

Пост о захламлении парковки в Жулебино: <https://t.me/govoritzhulebino/31935>.

Оперативная реакция полевой команды сервиса: самокаты убрали, навели порядок на улице: <https://t.me/govoritzhulebino/31941>.

та иногда приводят к нагромождению СИМ-кикшеринга у объектов высокого спроса (метро, торговые центры).

**Рыжков:** Я не вижу на практике такой проблемы. Все парковки обычно более-менее упорядочены, не мешают.

**Климанов:** Уже проведенные исследования показывают, что электросамокаты хорошо интегрируются с общественным транспортом в городе. Однако, действительно, на пересадочных узлах их часто скапливается довольно много. Это возможно решить путем организации парковок большего объема, а также перемещения их операторами в другие точки города.

9. *Как взрывной рост микромобильности на самокатах повлиял на размещение бизнеса в городе? Какие новые типы размещения появились в связи с этим?*

**Дептранс и ЦОДД:** Транспортный комплекс не анализирует, как развитие транспорта влияет на развитие бизнеса.

Однако мы стремимся обеспечивать безопасность функционирования бизнеса. Например, устанавливаем велопарковки у крупных дарксторов для курьерских служб доставки и у бизнес-центров.

**Whoosh:** Для комфортной жизни в городе в идеальном сценарии все необходимое должно быть на расстоянии 15 минут пути. Самокат расширяет этот ареал в 3–4 раза по сравнению с пешим ходом. То есть увеличивает зону размещения объектов бизнеса рядом с транспортными хабами или центрами жилых кварталов. Наша задача – обеспечивать присутствие заряженного и исправного самоката, согласно этим потребностям горожан.

С самого начала операторы кикшеринга в России работали по системе парковок – арендовать и завершить аренду электросамокатов можно только на специальных точках, отмеченных в приложении. Это помогает содержать улицы в порядке и использовать рост парка самокатов как дополнительные возможности для пользователей, а не для «захламления» города.

Мы находимся в диалоге с властями в каждом городе. Совместно с городами на основании соглашений или постановлений определяем, сколько самокатов достаточно, чтобы кикшеринг функционировал как транспорт, сколько парковок нужно и где их размещать, на основании данных о поездках сервиса советуем, где лучше строить велодорожки, и т. д. В этой работе очень важно сохранять такую плотность парковок, которая позволит кикшерингу работать как транспорт: пользователю важно быть уверенным, что самокаты будут в нужном месте и в нужном количестве, чтобы добраться из точки А в точку Б.

Как правило, выбираем наиболее удобный и подходящий для локальных властей механизм формализации (оформления сотрудничества города с кикшерингом). Исторически в сотрудничестве с администрациями мы используем соглашения и муниципальные постановления.

Работа с местными властями поддерживается на федеральном уровне. Минтранс, например, разрабатывает федеральное регулирование, которое позволит интегрировать СИМ в городскую инфраструктуру по принципам, аналогичным другим транспортным средствам (введет единые знаки и разметку для СИМ), что станет еще одним шагом по интеграции микромобильности в систему городского транспорта.

Помимо этого, существует дорожная карта<sup>16</sup> по развитию кикшеринга в России, созданная Минтрансом и утвержденная вице-премьером РФ Маратом Хуснуллиным в 2022 году. Она подчеркивает, что города должны способствовать правильному развитию кикшеринга в регионах и формировать для него нужную инфраструктуру: парковки и велодорожки. Многие города перенимают эту практику: такие же дорожные карты о развитии кикшеринга подписаны в Воронеже и Барнауле.

**Борисов:** На мой взгляд, никак не повлиял. По крайней мере, пока.

**Климанов:** Возможность широкого использования микромобильности увеличила территорию, доступную жителям за фиксированное время. В этом смысле микромобильность скорее стимулирует развитие территорий, находящихся в большей удаленности от станций метрополитена и мест массового проживания. При этом, безусловно, создаются и другие эффекты, однако говорить об их реализации всего за несколько лет пока не приходится.

10. *Как взрывной рост микромобильности повлиял на городское планирование в широком смысле? Изменились ли подходы к планировке парков, жилых и деловых кварталов в связи с этим?*

16. <https://kccs.ru/docs2022/20220202.pdf>.

**Дептранс и ЦОДД:** Транспортный комплекс и операторы аренды принимают совместные решения по совершенствованию инфраструктуры в городе. Мы вместе выявляем точки, где нужны дополнительные велопарковки. Определяем, где происходит больше всего столкновений и нужно ввести медленную зону, а где, напротив, движение спокойное и можно ехать свободно. В будущем на основе этих данных мы научимся строить наиболее безопасные и удобные для СИМ маршруты и советовать их пользователям.

Новая велоинфраструктура также появляется в рамках программ благоустройства, однако ЦОДД чаще всего проектирует изменения только в рамках конкретных улиц. Помочь понять более широкую картину изменений в городе мог бы комментарий ГАУ «Институт Генплана Москвы».

**Whoosh:** Транспорт в городах развивается совместно с инфраструктурой. Новые ЖК отличаются широкими тротуарами, общественными пространствами, велодорожками, парковками с конструкциями для СИМ. Самокаты развивают транспортную доступность новых районов. Застройщики учитывают влияние кикшеринга и создают благоприятную среду для поездок и досуга.

Пользователям интересны не только транспортные сценарии, но и прогулки на самокатах. К примеру, недавно «Самолет» выпустил «Авторские маршруты» – проект, который собрал более 50 точек досуга вне центра Москвы и Питера. *Whoosh* выступил партнером «маршрутов», интегрировал в приложение подборки и разместил специальные парковки с бонусами для поездок.

Подытожим, на что влияет кикшеринг:

- Инфраструктура. Городское планирование учитывает популярность СИМ. Новые жилые кварталы имеют необходимую инфраструктуру и безбарьерную среду.
- Мобильность. Кикшеринг – связующее звено бесшовных поездок. Самокаты развивают связанность районов, улучшают транспортную доступность.
- Досуг и туризм. СИМ – больше, чем транспорт. Самокаты и электровелосипеды выбирают для заезда в веломарафонах, прогулок в парке, знакомства с районами и новыми городами.

**Борисов:** Стали серьезнее относиться к теме обустройства велополос и велодорожек.

**Рыжков:** Если оно еще не поменялось, то должно поменяться. В первую очередь это касается улиц. К сожалению, игнорирование идеи о необходимости велоинфраструктуры 10 лет назад и привело к тому, что взрывной рост СИМ (прежде всего от служб доставки и компаний кикшеринга) пришелся на неподготовленные города. Нужно как можно быстрее адаптировать улицы (см. п. 1).

В части застройки целесообразны места для парковок. В жилых домах возможны крытые парковки с рядами.

В парках я бы сказал, что запреты наиболее обоснованы (если мы рассматриваем электросамокаты как способ поездок, а не прогулок).

**Климанов:** Первым и наиболее заметным эффектом можно назвать распространение в проектах велоинфраструктуры. Реализацию других эффектов скорее следует ожидать на более длительном горизонте планирования.

11. *Париж и Мельбурн запретили электросамокаты полностью. Насколько это возможно или желательно в России?*

**Дептранс и ЦОДД:** Сейчас у всех на слуху ситуация с самокатами во Франции. Парижские операторы *Lime*, *Tier* и *Dott* (перед тем, как их закрыли) в общей сложности сдавали в краткосрочную аренду 15 тыс. самокатов.

Похожая история была в Лондоне, где долгое время были запрещены электросамокаты, а затем, в качестве пилота, власти города разрешили движение на арендных самокатах в нескольких районах города.

Перед закрытием операторы в Париже начинали приводить сервис в порядок и устранять замечания города. Так, *Lime* и *Dott* начали регистрировать номерные знаки, что позволяет быстрее найти клиентов в случае совершения правонарушения – например, при езде по тротуарам или вдвоем на одном самокате.

На примере Парижа мы видим, как важно, чтобы транспорт был не только востребованным, но и регулируемым, а значит, безопасным.

В Москве на самокатах сервиса уже есть номерные знаки, причем в 2024 году номера стали укрупненными. Операторы работают с соблюдением всех требований по договору оферты, а с 1 марта 2023 года для СИМ вступили в силу новые правила дорожного движения.

В Москве подход к развитию сервиса в городе изначально отличается от истории становления сервиса в Париже. С первого дня работы сервиса Дептранс Москвы ввел обязательное требование к операторам – оборудовать самокаты гибким замком, чтобы по завершении поездки пользователи могли пристегивать самокаты к велопарковкам. Это правило позволило избежать ситуации, с которой столкнулись многие города, когда самокаты бросали где попало посреди улиц – так, что они мешали проходу пешеходов.

Во-вторых, Москва – один из первых городов мира, где введено большое число медленных зон. Это участки в парках, скверах и на оживленных улицах, где скорость движения самокатов ограничивается до 5–15 км/ч. Сейчас в Москве 350 таких зон, 50 из которых находятся на территории жилых кварталов. Уже не первый год мы фиксируем снижение аварийности на участках, где были введены медленные зоны, и заметное снижение числа обращений жителей, связанных с быстрой ездой на самокатах.

В-третьих, у всех сервисов есть команды техников, которые отвечают за поддержание порядка на городских парковках и своевременную подзарядку самокатов. Сегодня в городе работает более 2000 выездных специалистов сервисов.

Кроме того, чтобы повысить безопасность движения на СИМ в городе, 1 марта 2023 года мы открыли на базе ЦОДД специальный Ситуационный центр СИМ, где вместе с операторами сервисов следим за порядком в городе.

Работают специальные камеры, которые в режиме реального времени фиксируют нарушения при движении на СИМ. К таким нарушениям относятся движение не по велополосе, движение во встречном направлении, неспешивание при переходе дороги и езда на одном самокате вдвоем. Сейчас, в сентябре 2024 года, таких камер в городе более 100.

Данные о нарушениях мы передаем в Госавтоинспекцию и операторам проката. В дальнейшем планируем увеличивать число таких камер в городе.

Вопрос безопасности и комфорта жителей на улицах города – это наш безусловный приоритет.

**Whoosh:** Зарубежные кикшеринги работают несколько иначе, чем мы: например, разрешают парковать самокаты где угодно. Из-за этого они часто оказываются посреди тротуара, на автомобильной парковке и в других местах, где мешают горожанам. По этой же причине рождаются «свалки» – самокаты ставят вплотную друг к другу, их неудобно обходить или объезжать, а иногда они падают. В России такая система парковки не встречается. Мы решили вопрос с парковками технологично: самокаты можно оставить только в специально отведенных местах, обозначенных в приложении буквой Р. На некоторых есть стационарные конструкции, благодаря которым можно закрепить замок (если он есть), на других – разметка на асфальте, а другие парковочные места полностью виртуальные (обозначены только на карте). Благодаря умным технологиям мы понимаем, сколько парковок потребуется в каждом районе и насколько они будут загружены. Наша команда скаутов каждый день следит за порядком на парковках. А еще мы учим пользователей сервиса парковать самокат так, чтобы он не мешал другим участникам движения.

Развитие микромобильности в России не идет по этому пути. Здесь есть синергия и регулирование: ПДД, соглашения с городами, Дорожная карта правительства и региональные/муниципальные планы мероприятий. Государство своими действиями показывает, что понимает пользу самокатов, и способствует дальнейшей их интеграции в комфортную жизнь городов. Сервисы, в свою очередь, понимают и собственную ответственность, поэтому не ограничиваются существующими правилами и требованиями, но работают на перспективу, активно привлекая новые технологии.

Мэр Парижа Анн Идальго с 1 сентября 2023 года в столице Франции запретила аренду электросамокатов. Ранее в городе прошел референдум, в ходе которого 90% участников проголосовали за то, чтобы полностью прекратить деятельность кикшерингов. В голосовании приняли участие 103 тыс. человек из 1,3 млн парижан, зарегистрированных в качестве избирателей. При этом, как отметила газета *Le Parisien*, референдум носил консультативный характер – итоговое решение все равно принимала городская мэрия. Для сравнения: в опросе в телеграм-канале Вячеслава Володина, Председателя Государственной Думы Федерального собрания Российской Федерации ([https://t.me/vv\\_volodin/857](https://t.me/vv_volodin/857)), приняли участие 350 тыс. человек, из которых 41% были против запрета СИМ.

**Борисов:** Это не совсем так. В Париже и Мельбурне запрещена деятельность кикшеринг-сервисов. Частные СИМ, насколько мне известно, не запрещены.

**Рыжков:** У СИМ есть явная ниша в обеспечении мобильности. Запрещать это нецелесообразно исходя из интересов улучшения мобильности и создания альтернативных способов передвижений.

**Климанов:** В этих городах фактически был пропущен момент необходимости введения регулирования, когда количество самокатов уже создает критичные сложности. В крупных городах России вопросы регулирования такого транспорта поднимаются с довольно ранних этапов развития сервисов, что позволяет говорить о перспективах успешной интеграции этого транспорта в городские системы без рисков запрета.

Вопросы подготовил  
**Александр Волошок**, аспирант, Институт географии Российской академии наук (ИГ РАН)



**Дэвид Харви**  
**СОСТОЯНИЕ ПОСТМОДЕРНА**  
**ИССЛЕДОВАНИЕ ИСТОКОВ КУЛЬТУРНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ**

Издательский дом Высшей школы экономики, 2021

Количество страниц: 576

ISBN: 978-5-7598-2369-8

ISBN электронной версии: 978-5-7598-2257-8

Перевод с английского под научной редакцией Александра Павлова

Термин «постмодерн» – один из самых сложных и противоречивых в социальной и гуманитарной науках. На протяжении нескольких десятилетий разные мыслители и ученые предлагали собственное толкование этого понятия. Самый известный на сегодняшний день социальный географ Дэвид Харви – один из них. В своей главной книге Харви объясняет, какой смысл подразумевает термин «постмодерн» как состояние актуальной культуры, и показывает, что за ощутимыми и динамичными переменами в культурной жизни стоит логика капитала. Ученый утверждает, что истоки культурных изменений лежат «в конечном счете» именно в экономике. В ходе своего исследования он прослеживает социально-экономическую и концептуальную историю модерна (от Просвещения до наших дней) и то, как был осуществлен переход от модерна к постмодерну в искусстве, урбанистике, литературе, архитектуре, кинематографе. Харви доказывает, что пространственно-временное сжатие происходило на протяжении нескольких веков и к 1970-м годам стало решением кризиса перенакопления капитала. Так, от модернистского фордизма произошел переход к постмодернистскому постфордизму, определяемому как «гибкое накопление». Хотя Харви написал эту книгу еще в 1989 году, он не отказался от своих идей, а события, произошедшие с тех пор, доказали его правоту. Книга считается одним из важнейших источников по социально-гуманитарным наукам и будет интересна широкому кругу читателей.



**Йоран Терборн**  
**ГОРОДА ВЛАСТИ**  
**ГОРОД, НАЦИЯ, НАРОД, ГЛОБАЛЬНОСТЬ**

Издательский дом Высшей школы экономики, 2020

Количество страниц: 472

ISBN: 978-5-7598-1787-1

ISBN электронной версии: 978-5-7598-2093-2

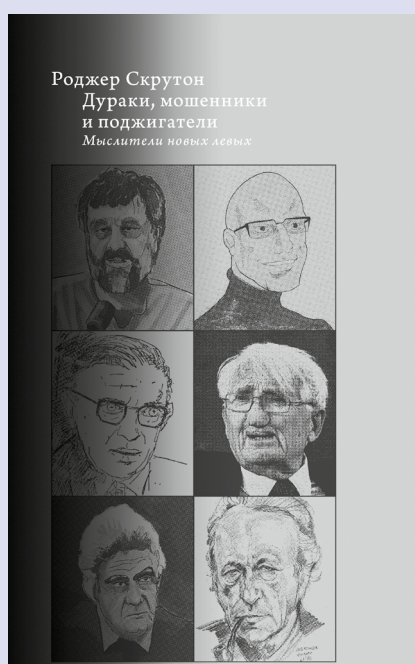
Перевод с английского под научной редакцией Вячеслава Данилова

В этом блестящем и оригинальном исследовании политики и значений городских ландшафтов ведущий социолог Йоран Терборн проводит тур по важнейшим столицам мира, показывая, как они оформлялись национальной, народной и глобальной силами. Он анализирует глобальные моменты формирования городов, исторический глобализированный национализм и города современного глобального капитализма образов с их всевозможными небоскребами, закрытыми сообществами и показной новизной.

Разбирая темы, варьирующие от эволюции модернистской архитектуры до возвращения городских революций, и сочетая рассмотрение политики, социологии, городского планирования, архитектуры и городской иконографии, Терборн ставит под сомнение устоявшиеся представления об источниках, проявлениях и объеме власти городов. Он отстаивает идею, что между городом и государством сохраняются сильные связи именно в тот момент, когда кажется, что они отделились друг от друга, и сегодняшняя глобализация городов в значительной степени подгоняется глобальными устремлениями политиков, а также национального и местного капитала.

Благодаря богатству урбанистических наблюдений, собранных на всех обитаемых континентах, уникальному систематическому подходу, охватывающему как Вашингтон или революционный Париж, так и блистательную столицу Казахстана Астану, а также острому и многостороннему анализу «Города власти» заставляют нас переосмыслить наше городское будущее, а также исторически сложившееся настоящее.

Книга адресована широкому кругу читателей.



**Роджер Скрутон**  
**ДУРАКИ, МОШЕННИКИ И ПОДЖИГАТЕЛИ:**  
**МЫСЛИТЕЛИ НОВЫХ ЛЕВЫХ**

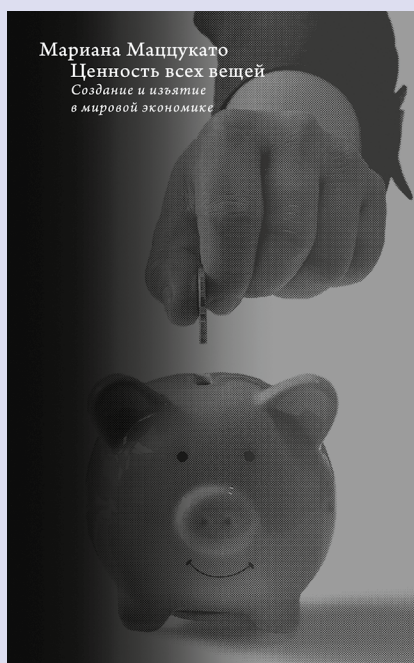
Издательский дом Высшей школы экономики, 2021

Количество страниц: 440

ISBN: 978-5-7598-1788-8

ISBN электронной версии: 978-5-7598-2286-8

Роджер Скрутон, один из главных критиков левых идей, обращается к творчеству тех, кто внес наибольший вклад в развитие этого направления мысли. В доступной форме он разбирает теории Эрика Хобсбаума и Эдварда Палмера Томпсона, Джона Кеннета Гэлбрейта и Рональда Дворкина, Жана-Поля Сартра и Мишеля Фуко, Дьёрдя Лукача и Юргена Хабермаса, Луи Альтюссера, Жака Лакана и Жюль Делёза, Антонио Грамши, Перри Андерсона и Эдварда Саида, Алена Бадью и Славоя Жижека. Предметом анализа выступает движение новых левых не только на современном этапе, но и в процессе формирования с конца 1950-х годов. Скрутон подвергает безжалостной критике все основные направления новой левой мысли и стремится найти точку опоры для противостояния им, при этом не основываясь на религии.



**Мариана Маццукато**  
**ЦЕННОСТЬ ВСЕХ ВЕЩЕЙ**  
**СОЗДАНИЕ И ИЗЪЯТИЕ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ**

Издательский дом Высшей школы экономики, 2021

Количество страниц: 408

ISBN: 978-5-7598-2359-9

ISBN электронной версии: 978-5-7598-2256-1

Перевод с английского под научной редакцией Николая Афанасова и Александра Павлова

Преобладающая сегодня точка зрения на государство является результатом идеологической предвзятости и глубоко ошибочна. Популярны ныне теории подорвали его уверенность в себе, ограничили роль, которую оно способно играть в формировании экономики, недооценили его вклад в национальное производство. Индикатором ценности стала цена, а не ценность. Утратив способность осознавать разницу между созданием и изъятием ценности, современные экономисты облегчили определенным лицам возможность называть себя создателями ценности и в процессе ее изымать. Понимание того, в какой степени мифы о создании ценности окружают нас повсюду, является главным предметом книги Марианы Маццукато. По ее мнению, необходимо выйти за рамки решения изолированных проблем и разработать общие принципы, которые позволят сформировать новый тип экономики – экономику, которая будет работать на общее благо. И для этого нужно вернуть категорию ценности в центр экономического мышления. Книга будет интересна не только экономистам и финансистам, но и политологам, философам, социологам и всем, кому небезразлично развитие современного общества.