

Том 1 · # 3 · 2016

ГОРОДСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ПРАКТИКИ



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

МОСКВА · 2016

Vol. 1 · # 3 · 2016

**URBAN
STUDIES
AND PRACTICES**



MOSCOW · 2016



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

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, информационных
технологий и массовых
коммуникаций. Свидетельство
о регистрации средства
массовой информации
ПИ № ФС 77 - 66568

Распространяется
по подписке:
Каталог агентства
«Роспечать» —
подписной индекс
80353

**Адрес редакции
фактический:**
109028, Москва,
Покровский бульв., 8,
корп. 1, оф. 415
почтовый: 101000, Москва,
ул. Мясницкая, 20
тел.: +7 495 725-30-70*5924
e-mail: usp_editorial@hse.ru

**Адрес издателя
и распространителя
фактический:**
117418, Москва,
ул. Профсоюзная, 33, корп. 4
Издательский дом ВШЭ
почтовый: 101000, Москва,
ул. Мясницкая, 20
НИУ ВШЭ
тел.: +7 499 611-15-08,
e-mail: id@hse.ru

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ

Высшая школа урбанистики имени А.А. Высоковского

ГОРОДСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ПРАКТИКИ
Том 1 · # 3 · 2016

Главный редактор

НОВИКОВ А.В. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

Редакционная коллегия

ВАРШАВЕР Е.А. (РАНХиГС, Российская Федерация)
КОТОВ Е.А. (ВШУ им. А.А. Высоковского НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ОСТРОГОРСКИЙ А.Ю. (Архитектурная школа МАРШ, Российская Федерация)
РОЧЕВА А.Л. (РАНХиГС, Российская Федерация)
СТРЕПЕТОВ А.Ю. (ВШУ им. А.А. Высоковского НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

Редакционный совет

БЛИНКИН М.Я. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
АСС Е.В. (МАРШ, Российская Федерация)
ЗАМЯТИН Д.Н. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ЗАПОРОЖЕЦ О.Н. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ИЛЬИНА И.Н. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КИЧИГИН Н.В. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КОЛОКОЛЬНИКОВ А.Б. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КОРДОНСКИЙ С.Г. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КУРЕННОЙ В.А. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КОСАРЕВА Н.Б. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
КРАШЕНИННИКОВ А.В. (МАРХИ, Российская Федерация)
НИКОЛАЕВ В.Г. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
НОВИКОВ А.В. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ПУЗАНОВ А.С. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
РЕВЗИН Г.И. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
РУБЛ Б. (Международный научный центр им. Вудро Вильсона, США)
САФАРОВА М.Д. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
СИВАЕВ С.Б. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ТРУТНЕВ Э.К. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)
ХЕЙНЕН Н. (Университет Джорджии, США)
ШОМИНА Е.С. (НИУ ВШЭ, Российская Федерация)

Ответственный секретарь

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

Менеджер редакции

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

Редакция журнала выражает благодарность всем **рецензентам**,
а также персонально **Вере Леоновой** и **Гаю Арчеру** за помощь в подготовке текстов к публикации.

© Национальный исследовательский
университет «Высшая школа
экономики», 2016



NATIONAL RESEARCH UNIVERSITY
HIGHER SCHOOL OF ECONOMICS

Graduate School of Urbanism

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

Publisher:
NATIONAL
RESEARCH
UNIVERSITY
**HIGHER SCHOOL
OF ECONOMICS**

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

Subscription Index:
"Rospechat" Agency – **80353**

Address:
National Research University
Higher School of Economics
20, Myasnitskaya St., Moscow,
115054, Russian Federation
tel: +7 495 725-30-70*5924
e-mail: usp_editorial@hse.ru

URBAN STUDIES AND PRACTICES
Vol. 1 · # 3 · 2016

Editor-in-Chief

ALEXEY NOVIKOV (*HSE, Russian Federation*)

Editorial Board

ALEXANDER OSTROGORSKIY (*MARCH Architecture School, Russian Federation*)

ALEXANDER STREPETOV (*Vysokovsky Graduate School of Urbanism NRU HSE, Russian Federation*)

ANNA ROCHEVA (*RANEPA, Russian Federation*)

EGOR KOTOV (*Vysokovsky Graduate School of Urbanism NRU HSE, Russian Federation*)

EVGENY VARSHAVER (*RANEPA, Russian Federation*)

Editorial Council

MICHAIL BLINKIN (*HSE, Russian Federation*)

EUGENE ASSE (*MARCH, Russian Federation*)

NIK HEYNEN (*University of Georgia, USA*)

IRINA ILINA (*HSE, Russian Federation*)

NIKOLAY KICHIGIN (*HSE, Russian Federation*)

ANDREY KOLOKOLNIKOV (*HSE, Russian Federation*)

SIMON KORDONSKY (*HSE, Russian Federation*)

NADEZHDA KOSAREVA (*HSE, Russian Federation*)

ALEXEY KRASHENINNIKOV (*Moscow Institute of Architecture, Russian Federation*)

VITALY KURENNOY (*HSE, Russian Federation*)

VLADIMIR NIKOLAEV (*HSE, Russian Federation*)

ALEXEY NOVIKOV (*HSE, Russian Federation*)

ALEXANDER PUZANOV (*HSE, Russian Federation*)

GRIGORY REVZIN (*HSE, Russian Federation*)

BLAIR RUBLE (*Woodrow Wilson International Center for Scholars, USA*)

MARIYA SAFAROVA (*HSE, Russian Federation*)

ELENA SHOMINA (*HSE, Russian Federation*)

SERGEY SIVAEV (*HSE, Russian Federation*)

EDOUARD TRUTNEV (*HSE, Russian Federation*)

DMITRY ZAMYATIN (*HSE, Russian Federation*)

OKSANA ZAPOROZHETS (*HSE, Russian Federation*)

Executive secretary

Alexandra Petrukhina (*HSE, Russian Federation*)

Manager

Diana Kodzokova (*HSE, Russian Federation*)

*The Editorial Board would like to express our gratitude for the **Reviewers** and also **Vera Leonova** and **Guy Archer** for preparing the articles for publication.*

СОДЕРЖАНИЕ

7/ О.И. ВЕНДИНА

Города на границе: испытание этнокультурным разнообразием

31/ Е.А. ВАРШАВЕР, А.Л. РОЧЕВА, Н.С. ИВАНОВА

Социальная карта района как инструмент городских исследований

53/ К.А. ТИТОВА, О.А. БАЕВСКИЙ

Особые условия использования территорий: законодательно неурегулированные вопросы (пример района Лефортово)

69/ С.А. БУТОРИНА, Е.А. КОТОВ

Влияние транспортной инфраструктуры, возводимой для проведения спортивных мегамероприятий, на транспортные системы городов

86/ **Research Notes. Learning from Shabolovka**

CONTENTS

7/ O. VENDINA

The Cities on the Border: the Ethno-Cultural Diversity Test

31/ E. VARSHAVER, A. ROCHEVA, N. IVANOVA

Neighborhood Social Map as an Urban Research Tool

53/ K. TITOVA, O. BAEVSKY

The Special Conditions of Land Use: Unregulated Questions. The Case of the Lefortovo District

69/ S. BUTORINA, E. KOTOV

Effects of Transport Infrastructure Built for Mega-Sports Events on Transportation Systems of Host Cities

86/ **Research Notes. Learning from Shabolovka**

О.И. ВЕНДИНА

ГОРОДА НА ГРАНИЦЕ:

ИСПЫТАНИЕ ЭТНОКУЛЬТУРНЫМ РАЗНООБРАЗИЕМ¹

Urban Studies and Practices Vol.1 #3, 2016, 7-30
<https://doi.org/10.17323/usp1420167-25>

Автор: Вендина Ольга Ивановна, кандидат географических наук, ведущий научный сотрудник Института географии РАН.

E-mail: o.vendina@gmail.com

Аннотация

Культурный плюрализм является чертой, имманентно присущей приграничным городам. Их географическое положение и роль в истории своих и соседних стран определяют наличие активных трансграничных контактов и взаимовлияний, и ставят людей перед выбором культурного мира, к которому они хотят принадлежать. Эта ситуация значительно осложняется глобализацией, миграциями и геополитическими потрясениями. Города на границах первыми реагируют на происходящие изменения и вызовы, порождаемые массовыми перемещениями людей и взрывным ростом этнокультурного разнообразия. Значение политического опыта, накопленного приграничными городами, их практика и умение справляться с новыми вызовами выходят далеко за рамки частного случая. Сегодня все крупнейшие города мира стоят перед сходными проблемами. Именно для них первостепенное значение имеет ответ на вопрос о стратегиях и практиках, мотивировавших или принуждавших жителей приграничных городов, во-первых, к интеграции в городское сообщество и, во-вторых, к осознанию своего единства с жителями остальной страны. В статье эти проблемы анализируются на примере городов, развитие которых было вызвано территориальной экспансией Российской империи (Тифлис и Харбин), а также городов, расположенных на современных границах Российской Федерации, многие из которых обрели пограничный статус в результате распада СССР и «сжатия» российского пространства. Автор приходит к выводу, что не политический режим или государственная система являются главными факторами, отвечающими за межкультурное согласие. Большее значение имеет плюрализм городских сообществ и признание этого факта горожанами. «Испытание разнообразием» состоит в умении власти и общества выстроить компромиссы между ценностными реалиями вчерашнего и сегодняшнего дня, между тем, что важно для человека как члена «своего» сообщества и как жителя города.

Ключевые слова: плюрализм; этнокультурное разнообразие; приграничные города; миграции; Российская империя; Российская Федерация; национализм

Введение

Города и границы — неперенные атрибуты и символы государства: границы определяют его физические и юридические пределы, а города — возможности управления, контроля и развития территорий. В историческом прошлом эти две функции были тесно связаны: города-крепости служи-

ли маркерами границ, способом установления и охраны территориальных прав. Но по мере развития государств и обретения более мобильных средств контроля и защиты рубежей положение города на границе стало восприниматься скорее как нонсенс. Тому есть две причины: одна связана с близостью к источникам внешних угроз, уязвимостью города в случае вооруженных конфликтов, вторая — с выгодами местоположения. «Порог» границы делал приграничные города узлами товарных и денежных обменов, а внешние источники экономического процветания снижали зависимость от внутренних обстоятельств, позволяя расширять свои права и свободы. Карта Вестфальского мира с кружком вольных имперских городов, как правило, распо-

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда (РНФ): проект № 15-18-00064 «Новые подходы и методы регулирования этнополитических отношений на территории крупнейших городских агломераций России» (раздел «Города Российской империи») и проект № 14-18-03621 «Российское пограничье: вызовы соседства» (раздел «Современные города на границах РФ»).

ложенных по кромке новых для того времени суверенных государств, наглядно иллюстрирует этот тезис.

Нестабильное соотношение выгод и угроз приграничного положения ставило судьбу пограничных городов в зависимость от геополитической ситуации. Многочисленные переделки карты мира, в результате которых одни города утрачивали свою приграничность, а другие — обретали, всякий раз подвергали их жизнь глубокому стрессу. Иногда исторические перипетии меняли не приграничную позицию города, а его государственную принадлежность. Потоки беженцев, обмена населением, разрыв хозяйственных связей и обвал городской экономики были частыми спутниками таких перемен. Граница актуализировала этнические и социокультурные различия, конкуренцию за определение «наших» и «не наших», влияла на реформирование отношений в местном сообществе, переопределение доминантных и подчиненных групп. Яркий пример — города Закарпатской области современной Украины, население которых только в XX в. шесть раз пережило смену государственности и конфигурации границ. В роли то господствующих, то дискриминируемых народов побывали венгры, русины, украинцы и русские. Но и в тех случаях, когда новая граница не нарушала межэтнический баланс, как, например, на российско-эстонской границе, разделяющей Нарву и Ивангород, по обеим сторонам которой русские составляют большинство населения, она меняла локальный социум, обнаруживая неравенство доступа к ресурсам и возможностям.

Однако границы не только делили пространство, но и «сшивали» его. Социально-экономические градиенты развития соседних территорий и поиск взаимных выгод стимулировали трансграничные взаимодействия. Становясь частью экономики, граница становилась и фактором формирования локальной культуры, отличающейся от характерной для внутренних регионов страны. Яркий пример Калининград/Кенигсберг. Известный журналист и автор многих путеводителей Василий Иванович Немирович-Данченко писал: «Кто попадает в Кенигсберг не из России, а из Германии, тому он покажется совсем не немецким городом. <...> Кенигсберг очень близок к русской границе — и поэтому всего более знаком с нами» [Немирович-Данченко, 1892, с. 15–16].

Сегодня, напротив, подчеркивается нероссийская природа города и культурная дистанция, существующая между его жителями и остальной Россией [Гаврилина, 2013]. Это не сугубо российский или калининградский феномен, его можно встретить повсюду. Жители приграничного Харькова акцентируют свою локальную идентичность в противовес общеукраинской, впрочем, как и жители украинских городов на границе со странами ЕС. Китайский Хэйхэ, выросший в постсоветские годы напротив Благовещенска, не только привлекает россиян вывесками на русском языке, но и китайцев, позиционируя себя как почти Россию и предлагая туристам своего рода макет соседней страны с ее обязательными атрибутами — Пушкиным, березками и холодной зимой.

Активные трансграничные контакты жителей приграничных городов привлекают к ним повышенное внимание как со стороны своего, так и соседнего государства. Задачи интеграции населения актуализируются по обе стороны границы, ставя людей перед выбором культурного мира, к которому они хотят принадлежать. Идеи «культурной отличительности» и «культурного единства» вступают в конкуренцию. Одни города находят решение этой проблемы в наращивании разнообразия своей жизни, другие, напротив, в его подавлении. Анализ накопленного ими политического опыта выходит за рамки частного случая, имеющего значение только для приграничья. Сегодня перед проблемой множественности и конкуренции идентичностей стоят все крупнейшие города мира — основные миграционные магниты. Именно для них первостепенное значение имеет ответ на вопрос о стратегиях и практиках, мотивировавших или принуждавших жителей приграничных городов, во-первых, к интеграции в городское сообщество и, во-вторых, к осознанию своего единства с жителями остальной страны. История России, связанная с расширением пределов государства в XIX в. и их сжатием — в конце XX в., дает богатый материал для такого анализа. Одним из его направлений является обращение к опыту Российской империи. Имперские идеи и имперская власть сформировали мир, в котором мы живем сегодня, вместе с его границами, взаимными претензиями, геополитическими приоритетами и этнокультурным размежеванием. Другим — рассмотрение ситуации в современном российском пограничье. Непо-

средственно на границе Российской Федерации (в пятикилометровой пограничной зоне) располагается 17 городов, большинство — малые и средние, но есть и крупнейшие, такие как Сочи, агломерация Орск — Новотроицк и Благовещенск. Список городов, попадающих в пятидесятикилометровую приграничную зону, намного длиннее и включает Хабаровск, Калининград, Псков, Смоленск, Белгород и Астрахань.

Территориальная экспансия Российской империи и города национальных окраин

Территориальная экспансия Российской империи в XVIII и XIX вв. требовала от царской администрации решения задачи примирения местного этнокультурного самосознания с мыслью о вхождении в состав государства, власть в котором принадлежала «другим»². Эта проблема чрезвычайно беспокоила общественных деятелей того времени. Одни из них были сторонниками идеи постепенного обрусения национальных окраин и цивилизационной миссии России, другие опасались мятежности новых российских подданных и призывали к усилению административного и военного контроля, третьи рассуждали о стремлении империи к достижению своих «естественных» пределов, в качестве которых рассматривались горные хребты, моря и даже океаны, четвертые предупреждали о возможности обратного влияния на русских покоряемых ими «нецивилизованных» народов и племен [Кудряшов, 2015]. Столь же бурно обсуждалась и политика преференций в отношении «иностранцев». Она имела как сторонников, подчеркивавших ее значение для снижения градуса протестных настроений и стимулирования интеграции населения страны, так и оппонентов, утверждавших, что привилегии мотивируют народы-бенефициары к еще большему дистанцированию от русских и акцентированию различий [Бородкин, 1910].

Советский подход к национальному вопросу также не был свободен от противоречий. Когда возникала необходимость подчеркнуть «братство народов», говорилось о нена-

сильственной многовековой колонизации огромных пространств, а когда нужно было заклеить империю, то — о «тюрьме народов» и утверждении власти над ними без их на то согласия, национально-освободительной борьбе и политических репрессиях. В первые десятилетия советской власти существовала идеологическая установка на отождествление «национального угнетения» и «экономической отсталости» периферийных территорий. Нерусские народы — «жертвы» царизма и колониализма, приравнивались к пролетариату, что делало их объектом особой заботы со стороны государства [Slezkine, 1994]. Основу такой политики составлял парадокс, сформулированный Лениным, согласно которому продвижение идей марксизма через посредство этнических языков и культур должно было привести к осознанию народами пролетарской общности интересов и отмиранию этнического партикуляризма [Ленин, 1976]. Когда обнаружилось, что ленинская модель стирания межэтнических границ вместо пролетарского интернационализма продуцирует этноцентризм и фрагментацию общества, приоритет был отдан целенаправленной политике формирования новой общности «советский народ», опиравшейся на русский язык и культуру [Гросул, 2012]. Однако идея культур «национальных по форме, но социалистических по содержанию» дожила до распада СССР, принесла как позитивные (за советские годы были сохранены и получили развитие языки и культуры множества больших и малых народов страны), так и негативные плоды (укрепление национального самосознания).

Сегодня оценки имперской политики России вновь изменились: современные специалисты сходятся в том, что российскую экспансию неверно рассматривать с позиций европейского колониализма, деления на колонизаторов и колонизируемых [Дякин, 1998; Канпелер, 2000; Миллер, 2005; Lieven, 2002]. Многие народы под давлением обстоятельств, прежде всего их элиты, видели преимущества вхождения в более мощное государственное образование, пусть и в роли «младшего брата». Это повышало их статус, открывало новые возможности, способствовало развитию, тем более что требование лояльности со стороны царской власти предполагало интеграцию в российское правовое пространство, но не культурную гомогенизацию. Такая заинтересованность со стороны этнических элит

2 Сегодня все постимперские государства сталкиваются с обратной стороной этой проблемы. Жители прежних колоний и национальных окраин, перебравшиеся в города бывшей метрополии, требуют признания своих прав и примирения самосознания их жителей с привносимым культурным плюрализмом и этническим многообразием.

и местной интеллигенции позволяла не только завоевывать или присоединять территории к Российской империи, но и удерживать их. Признание различий народов, населяющих страну, их истории и культуры, означало различие моделей управления, опору как на военную силу, так и на местные традиции, инкорпорацию элит в имперский административный аппарат, прагматичный подход к многообразию верований подданных и предоставление национальным окраинам экономических и политических преференций [Ливен, 2010; Burbank, Cooper, 2011; Шербина, 2004].

Однако стратегия дифференцированного управления народами, применимая к территориям, становилась проблематичной в отношении городов, где представители разных этносов и вероисповеданий жили бок о бок, требовалось физическое и символическое присутствие империи, представителей ее администрации и институтов (от гарнизона до театра), которые были «чужими» для местного социума. Чтобы понять, какие факторы способствовали выстраиванию межэтнических отношений в городах и препятствовали возникновению конфликтных ситуаций на этнической почве, обратимся к историческому опыту двух знаковых для Российской империи городов. Один из них — Тифлис (Тбилиси)³, город с многовековой историей и традициями. Второй — Харбин — «столица» Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД): город начал обустраиваться в 1898 г. и воспринимался как центр российского влияния на территории Китая.

Тифлис и Харбин — «ближний» и «дальний» восток Российской империи

Современный Тбилиси ощущает себя форпостом новой волны европейской интеграции, городом, освободившимся от ига «российской азиатчины». Но в конце XVIII — начале XIX вв., когда Грузия, по словам Пушкина, «прибегнула под покровительство России», он был олицетворением ориентальной экзотики [Pushkin, 1960]. За свою длительную историю Тифлис знал множество набегов и завоеваний, включая более чем двухсотлетний период арабского владычества и почти

³ Поскольку речь идет о Российской империи, то представляется целесообразным сохранить прежнее название города, фигурирующее в исторических документах и исследованиях.

столетний — монгольского. Однако основной отпечаток на его облике оставили Персидская и Оттоманская империи, которые веками соперничали между собой за контроль над важнейшими торговыми путями на Кавказе. Тифлис был мультиэтническим и многоязычным городом, его жители исповедовали разные религии, вплоть до зороастризма. Сопrotивление внешним влияниям здесь всегда сочеталось с освоением и присвоением новых культурных практик, мод и правил поведения. Когда страна «перешла под скипетр императора Александра» [Pushkin, 1960], культурное многообразие города возросло еще более. В Тифлисе не только появились русские солдаты и многочисленные выходцы из русских губерний, но и польские ссыльные, и немецкие колонисты, которые, как казалось имперским властям, могли выполнить цивилизаторскую миссию в отношении местного «азиатского населения» (Прил. 1).

Харбин — административный центр китайской провинции Хэйлунцзян, на первый взгляд ничем не напоминает Тифлис. Город возник немногим более ста лет назад (факт, оспариваемый китайскими историками) и в первые десятилетия своего существования считался «русским» и «европейским», несмотря на «восточность» географического положения и китайскую «прописку». Экзотическим он казался скорее китайскому, нежели русскому населению. Русская культура и язык в нем явно доминировали, хотя город изначально формировался как интернациональный, здесь работали консульства всех европейских стран и постоянно звучала не только русская и китайская, но и французская, английская и немецкая речь. В момент основания городу предназначались чисто технические и коммерческие функции управленческого центра российской концессии в Китае, но очень быстро, после обретения КВЖД экстерриториального статуса, он превратился в колониальный город, подобный тем, что были построены «с нуля» в заморских колониях европейских метрополий. Его бурное экономическое развитие, связанное с ролью транспортного узла, привлекло в Харбин не только россиян, занятых преимущественно на железной дороге, в строительстве, торговле и сервисе, но и местных жителей, искавших любых заработков (Прил. 2).

Несмотря на кардинальные различия между Тифлисом и Харбином — городами «ближнего» и «дальнего» востока Российской

империи, между ними можно обнаружить и некоторое сходство. Столкнувшись с вызовом роста культурного разнообразия, они отреагировали на него по-разному, но пришли к похожему итогу: мультикультурные региональные столицы, оказывавшие влияние на развитие огромных пространств, далеко выходявших за их административные пределы, трансформировались в монокультурные города, утратившие прежнее влияние и пытающиеся черпать ресурсы развития в эксплуатации своего блистательного наследия. Такому сценарию развития событий во многом способствовал национализм, который в обоих случаях позитивно трактовался как патриотизм, путь к обретению «своей» истории, сохранению и развитию культуры.

Тифлис с конца XIX в., а Харбин с первой декады XX в. были ареной борьбы за культурное доминирование «титупьной нации» (грузин и китайцев), но имперская администрация реагировала на это по-разному. В Тифлисе она противодействовала межкультурным (межэтническому и межконфессиональному) антагонизмам, используя систему сдержек и противовесов, запретов и разрешений, отдавала приоритет интеграционным мерам, а не поддержанию этнокультурной отличительности. Тифлис не был «плавильным котлом». Его жители оставались армянами, русскими, грузинами, татарами, немцами, поляками, греками, турками и проч., но они ощущали свою причастность к империи. Механизмом реализации такой политики было вытеснение культурного разнообразия в сферу частной жизни при стимулировании единообразия в публичной сфере. Меры ассимиляции и институционализации духовных практик населения использовались наравне с мерами аккультурации. Ассимиляция коснулась прежде всего грузинского православия. Оно было лишено автокефалии и «растворено» в российском греко-восточном православии. Это событие породило внутренний протест в грузинском обществе и постепенно привело к смене духовных авторитетов: пророссийски настроенное духовенство уступило место антиимперской интеллигенции. Институционализация выразилась в постепенном становлении Евангелическо-лютеранской церкви, которая в 1832 г. вошла в состав официально признанных (традиционных) конфессий Российской империи. Институциональное оформление религиозных практик лютеран способствовало их интеграции в городское

сообщество Тифлиса. Сектанты, жившие до этого крайне обособленно, «растворились» среди тифлиских обывателей. Политика аккультурации включала ряд мер: инкорпорацию этнических элит города в российский образованный и правящий класс, расширение сферы использования русского языка и культуры в целом, просвещение и проч. Она решала задачи поддержания сравнительно однородной идентичности населения города и его лояльности государству, что позволило достаточно эффективно решать задачи городского управления и самоуправления. Ответ на вопрос, почему Тбилиси не удалось воспользоваться опытом Тифлиса и, обретя статус столицы независимого государства, сохранить свой культурный плюрализм, можно найти в истории Харбина, развивавшегося по иной траектории, но пришедшего к похожему результату.

Имперская администрация в Харбине (и в Петербурге) исходила из представления о второстепенности задачи культурной интеграции населения города, который хотя и управлялся по законам Российской империи, входил в состав другой страны. Казалось, что для решения управленческих задач достаточно обладать экономическими рычагами. «Русский» Харбин не обращал особого внимания на своих китайских жителей, составлявших более половины населения. Его космополитичную элиту в принципе мало интересовала этническая и конфессиональная принадлежность людей⁴, тем более что все конфессиональные и культурно-образовательные запросы меньшинств из числа российских подданных были удовлетворены. Они имели свои храмы, школы, музеи, общества и проч. Для администрации города куда важнее было поддержание стабильности функционирования железной дороги. В конечном счете игнорирование культурных факторов подорвало эту «стабильность». Интернациональный и открытый город стал местом зарождения, развития и утверждения различных национализмов, становлению которых наравне с дискриминацией значительной части населения способствовали его открытость и доступность различных социальных и культурных воз-

4 Харбин, например, был местом, где не действовали правила «черты оседлости», принятые в Российской империи и распространявшиеся, в том числе и на города Дальнего Востока. Это способствовало быстрому росту еврейской общины города.

возможностей. Череда исторических событий и переделов сфер геополитического влияния привела к тому, что на смену «русскому» Харбину пришел сначала «маньчжурский» Харбин (Маньчжоу-Го), а затем «китайский» (КНР). Возобладала политика подавления разнообразия во всех сферах жизни, основанная на нетерпимости ко всему инокультурному и прямо связывающая национально-государственную лояльность и этническую принадлежность граждан. В итоге победа над «врагом» (русский колониализм, японский милитаризм, маньчжурский сепаратизм), по отношению к которому происходило определение национальных целей, привела к обеднению городской жизни. И хотя цель была достигнута, победители проиграли. Резкое снижение городского разнообразия и привносимых им возможностей повлекли за собой не ожидаемое процветание, а социально-экономическую стагнацию. Барьером в развитии города стало не только сокращение финансовых возможностей и инвестиций, но и «страх» перед его историческим прошлым, память о котором не соответствовала официально продвигаемому нарративу.

Заключение

Оглядываясь на историю Тифлиса и Харбина (Прил. 1 и 2), с удивлением можно заметить, что в период территориальной, правовой и культурной экспансии Российской империи оба города неплохо справлялись с вызовами культурного разнообразия. И хотя сам собой напрашивается вывод о продуманности имперских методов управления городами национальных окраин, их опыт скорее свидетельствует о пользе внедрения функциональных институтов в дезорганизованную среду. Привнесение «готовых» институтов, более развитого законодательства и их адаптация к местным условиям в обоих случаях способствовали притоку инвестиций, людей, росту благосостояния и урегулированию возникающих межкультурных противоречий. Но те же примеры показывают ограниченность институционального подхода, поскольку устойчивость институциональных нововведений оказалась в сильной зависимости от далеко не всегда рационального поведения людей. В моменты социальной и политической дестабилизации главные социальные и политические агенты изменений действовали контрпродуктивно с рациональной точки

зрения, способствуя стремительной деградации институционального порядка. Это подводит нас к первому выводу: распространенные в обществе представления и нарративы, независимо от степени их соответствия реальности, способны как поддерживать функционирование институтов, так и подрывать их.

Второй вывод касается роли государства в регулировании межкультурных взаимодействий в городе. Опыт Тифлиса и Харбина показал, что межгрупповые взаимодействия в этих городах претерпевали изменения в зависимости от общей политической ситуации. Когда государство не опасалось за свою устойчивость и будущность, а его внешнеполитический авторитет не подвергался сомнению, оба города поддерживали рост культурного разнообразия, видя в этом многочисленные преимущества. Самоорганизация населения задавала тон процессам городского развития. Когда же, напротив, среди государственных политических элит господствовали страхи внешних влияний и сепаратизма, не забудем, что речь идет о городах на границе, всякое разнообразие начинало подавляться в пользу доминирующих этнокультурных групп и их экономических интересов. Самоорганизация населения допускалась лишь в контролируемых формах, отвечающих задачам идеологической поддержки власти и снижения уровня культурной неопределенности в обществе. Третий сценарий реализовывался в эпохи мощных геополитических сдвигов, когда российскому государству приходилось доказывать свою состоятельность. Деградация государственных институтов приводила к росту значения самоорганизации, принимавшей стихийные формы. Управление вытеснялось на периферию общественной жизни. Множество этно- и социокультурных групп вступало в борьбу за повышение собственного статуса, и происходил взрывной рост культурного разнообразия. Ситуация осложнялась разнонаправленными миграциями. Государство (удержавшееся в смуте или новорожденное) волей или неволей должно было вмешиваться в эти процессы, продвигая «свои» интересы, которые зависели от решаемых задач национально-государственного строительства. В эти периоды становилось особенно очевидно, что государство является одним из ключевых участников городских процессов, а не только их внешним наблюдателем или верховным арбитром.

Третий вывод имеет теоретическое и практическое значение для адекватного понимания роли факторов, которые способствуют межэтническому согласию в городах и препятствуют возникновению конфликтных ситуаций. Опыт Тифлиса и Харбина показывает, что понятия «большинство» и «меньшинство» — это не заданные опции, а социальные роли, которые в зависимости от политической конъюнктуры могут принадлежать как статистическому большинству, так и меньшинству населения. Ресурсы власти — финансовые, административные, культурные, символические — важнее численности населения. Взаимозаменяемость и ситуативность распределения ролей предопределяет несостоятельность практики игнорирования групповых интересов значительной части городского населения, даже если речь идет о подданных (гражданах) другого государства. Фрустрация, порождаемая статусом подчиненного «меньшинства», который не соответствует реальной значимости наделяемых им групп и индивидуальной самооценке людей, чревата конфликтами. Социально-психологическая природа этой проблемы делает компенсацию моральных издержек для тех, кому отводится роль меньшинства, временным и паллиативным решением. Столь же ненадежной представляется и ставка на достижение консенсуса в понимании общих интересов между культурно доминирующим «большинством» и «меньшинствами». Проблема не только в множественности меньшинств, но и в неоднородности большинства. Так, «русские», будучи доминантной группой в предреволюционном Харбине, интегрировавшей представителей многих других российских народов, в постреволюционный период оказались расколоты не только по этнокультурным, но и по идеологическим линиям. Национальный фронт «китайского Харбина» после реализации каждой из составлявших его групп своих первоочередных целей раскололся на конфликтующие национальные движения. С этой проблемой столкнулся и Тбилиси, став практически полностью «грузинским» и решив задачу этнокультурной консолида-

ции, он раскололся по внешнеполитическим ориентирам. Похоже, что решение проблемы выстраивания межкультурных отношений в городе лежит не в плоскости взаимодействий «большинства» и «меньшинств», а в сфере поиска компромиссов между тем, что важно для человека как члена «своего» сообщества и как жителя города.

Наконец, важный вывод связан с ролью, которую городская жизнь и городская среда играют в интеграции городского населения. Этому способствуют такие далекие от этнической принадлежности людей факторы, как красота города, наличие многочисленных контактных зон — публичных пространств, плотная сеть переплетающихся личных связей, трансляция образцов поведения, мод и жизненных стандартов, которые, несмотря на их сиюминутность, оказываются не менее долговечными, чем памятники материальной культуры. Так, в Харбине сохранилась привычка носить зимние сапоги, а русское меню ресторанов воспринимается как традиционное. Знаменитый фестиваль ледяных скульптур напоминает о былых зимних праздниках на Святки и Масленицу [Хуэй, 2015]. Тбилиси в еще большей мере наполнен свидетельствами общности культурной истории Грузии и России, начавшейся с Грибоедова и завершившейся Музеем советской оккупации. Другими словами, город работает как самонастраивающаяся система, не допускающая конфликтов. Этот потенциал у города есть всегда, но он не безграничен; относительная свобода саморегулирования этнополитических процессов не означает, что их можно пустить на самотек. Зависимость городского благополучия не только от продуманных решений, но и от иррациональных факторов, которые начинают играть ключевую роль в случае форс-мажорных обстоятельств, заставляет перекинуть мостик из прошлого в современность и обратить внимание на настроения людей, живущих в городах, расположенных на современных границах Российской Федерации.

(Продолжение статьи см. в № 4 за 2016 г.)

Литература

Аблова Н.Е. (1999) Российская фашистская партия в Маньчжурии // Белорусский журнал международного права и международных отношений. № 2. С. 58–61.

Аблова Н.Е. (1998) История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX — начале XX в. (1896–1917 гг.) // Белорусский журнал междуна-

- родного права и международных отношений. № 3. С. 62–72.
- Анчабадзе Ю.Д., Волкова Н.Г. (1990) Старый Тбилиси. Город и горожане в XIX веке. М.: Наука.
- Басихин П. (1900) Немецкие колонии на Кавказе. Этнографический очерк // Кавказский вестник. № 1. С. 14–26.
- Бахутов А. (1913) Путеводитель по гор. Тифлису с историко-этнографическим очерком и планом города. Тифлис: Типография «Шрома».
- Бородкин М.М. (1910) Финляндская окраина в составе Русского государства. СПб.: Государственная типография.
- Василенко Н.А. (1998) О численном и национальном составе населения Харбина в 1898–1917 гг. // Дальний Восток – Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. Хабаровск: Частная коллекция. С. 62–64.
- Вейденбаум Е.Г. (1988) Путеводитель по Кавказу. Тифлиси.
- Велицин А.А. (1893) Немцы в России: очерки исторического развития и настоящего положения немецких колоний на Юге и Востоке России. СПб.: Типография товарищества «Общественная польза».
- Вермишев Х.А. (1904) Материалы по истории армяно-грузинских отношений. Ответ на книжку И. Чавчавадзе: Армянские ученые и «вопиющие камни». СПб.: «Пушкинская Скоропечатня».
- Верт П. (2006) Глава церкви, подданный императора: Армянский католикос на перекрестке внутренней и внешней политики империи, 1828–1914 // *Ab Imperio*. № 3. С. 99–138.
- Витте С.Ю. (1994) Финляндия // С.Ю. Витте. Воспоминания. Т. II. М.: Скиф Алекс. С. 220–251.
- Витте С.Ю. (1991) Избранные воспоминания. 1849–1911 гг. М.: Мысль. С. 327–328.
- Гаврилина Л.М. (2013) «Калининградский текст» как репрезентация городской идентичности // *Лабиринт. Журнал социально-гуманитарных исследований*. № 5. С. 88–99.
- Гелашвили М.Б. (2012) Иоганн Готлиб Фихте и Илья Чавчавадзе: *Patres Patriae* // *Вестник МГИМО*. № 6 (27). С. 325–327.
- Гросул В.Я. (2012) Образование СССР (1917–1924 гг.). М.: ИТРК.
- Дякин В.С. (1998) Национальный вопрос во внутренней политике царизма (XIX – нач. XX вв.). СПб.: ЛИСС.
- Зейналова С. (2010) Формирование европейских этнических общин на Кавказе (XIX – первая половина XX в.). Баку: Мутарджим.
- Исмаил-Заде Д.И. (1991) Население городов Закавказского края в XIX – начале XX вв. (Историко-демографический анализ). М.: Наука.
- Каппелер А. (2000) Россия – многонациональная империя. Возникновение, история, распад. М.: Прогресс-Традиция.
- Капран И.К. (2011) Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е годы XX в.). Владивосток: Изд-во Дальневосточного федерального университета.
- Кейдун И.Б., Елисеева Я.А. (2010) Общая характеристика системы высших государственных органов Маньчжоу-Го // *Вестник Амурского государственного университета*. Сер.: Гуманитарные науки. № 48. С. 31–36.
- Кудряшев В.Н. (2015) Восточная экспансия российской империи в оценке русских публицистов второй половины XIX в. // *Вестник Томского государственного университета*. История. № 1 (33). С. 79–86.
- Левашко С.С. (2003) Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX в. Хабаровск: Частная коллекция.
- Ленин В.И. (1976) О праве наций на самоопределение // Ленин В.И. Полн. собр. соч. М.: Издательство политической литературы. 5-е изд. Т. 25. С. 255–320.
- Ливен Д. (2010) Империя, история и современный мировой порядок // *Мифы и заблуждения в изучении империи и национализма*. М.: Новое издательство. С. 283–325.
- Лиценбергер О.А. (2003) Евангелическо-лютеранская церковь в российской истории: XVI–XX вв. М.: Лютеранское культурное наследие.
- Ма На. (2015) Харбинский русско-китайский пиджин первой половины XX века и его влияние на русский и китайский языки и культуры // *Филологические науки. Вопросы теории и практики*. № 8–3 (50). С. 122–127.
- Мальцева М.П., Терехина В.С. (2002) Общественная жизнь Харбина в начале XX в. // *Россия и Китай на дальневосточных рубежах*. Благовещенск: Амурский государственный университет. С. 430–434.
- Манифест императора Александра I к грузинскому народу об учреждении внутреннего управления Грузии (1992) // *Под стягом России. Сборник архивных документов*. М.: Изд. «Русская книга». С. 258–259.
- Мелихов Г.В. (1991) Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука.
- Миллер А. (2005) Национализм и империя. М.: О.Г.И.
- Немирович-Данченко Вас.И. (1996) «В гостях» – поездка по Кавказу // *Немирович-Данченко Вас.И. Собр. соч. в 3-х т.* М.: ТЕРРА. Т. 1.
- Немирович-Данченко Вас.И. (1892) По Германии и Голландии. Путевые очерки и впечатления. СПб.: Тип. Н.А. Лебедева.
- Нилус Е.Х. (1923) Исторический обзор КВЖД: 1898–1923 гг. Харбин: Тип. КВЖД и тов. «ОЗО».
- Оглезнева Е.А. (2011) Харбин как многонациональный и многоязычный центр в первой половине и середине XX в.: количественная характеристика языковой ситуации // *Вестник Амурского государственного университета*. Сер.: Гуманитарные науки. № 54. С. 110–120.

- Ольшевский М.Я. (2003) Кавказ с 1841 по 1866 год. СПб.: Изд-во журнала «Звезда».
- Победоносцев К.П. (1926) Письмо от 20 июня 1986 г. / Центархив. Письма Победоносцева к Александру III. Т. II. М.: Новая Москва. С. 111–117.
- Победоносцев К.П. (1926) Письмо от 4 октября 1983 г. / Центр архив. Письма Победоносцева к Александру III. Т. II. М.: Новая Москва. С. 42–44.
- Пушкин А.С. (1960) Путешествие в Арзрум // Пушкин А.С. Собр. соч. в 10 т. М.: ГИХЛ. Т. 5. С. 412–462.
- Распределение населения по родному языку и уездам Российской Империи кроме губерний Европейской России (2017). Тифлисский уезд, г. Тифлис. Первая всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г. // Демоскоп Weekly. № 711–712. 1–22 января. Режим доступа: http://demoscope.ru/weekly/ssp/emp_lan_97_uezd.php?reg=525 (дата обращения: 25.01.2017).
- Рыбаков А. (2010) «В области кесаря»: проблема статуса и структуры грузинской православной церкви после отмены автокефалии (первая половина XIX в.) // *Ab Imperio*. № 3. С. 113–151.
- Семенов-Тянь-Шанский В.П. (1910) Город и деревня в Европейской России. Очерк по экономической географии. СПб.: Тип. В.Ф. Киршбаума.
- Серрано С. (2013) Грузинская православная церковь: воплощение национального единства или оппозиционная сила? // *Pro et Contra*. Т. 17. № 5 (сентябрь – октябрь). С. 66–79.
- Скурат К.Е. (2012) Грузинская православная церковь / Скурат К.Е. История Православных Поместных Церквей. Киев: Киевская духовная академия. С. 19–57
- Урушадзе А.Т. (2014) Тифлис в 1845–1854 гг.: столичные приметы и их значение // Города в этнокультурном пространстве народов Кавказа. М.: ИЭиА РАН. С. 174–183
- Усов В.Н. (2003) Последний император Китая Пу И (1906–1967). М.: ОЛМА-ПРЕСС. С. 159–162.
- Хунзэ Ч. (2014) Русские образовательные учреждения системы начального и среднего образования в Харбине (1898–1930 гг.) // Вестник Амурского государственного университета. Сер.: Гуманитарные науки. № 64. С. 3–7.
- Хуэй М. (2015) Русская эмиграция в Харбине: взаимодействие двух культур // Гуманит. вектор. Сер.: Философия, культурология. № 2 (42). С. 128–135.
- Цагарели М. (1848) Грузинская Церковь свидетельница Православия Русской Церкви. СПб.
- Чавчавадзе И. (1902) Армянские ученые и «вопиющие камни» / пер. на рус. яз. Н.И. Алексеева-Месхиева. Тифлис: Тип. Груз. Изд. Товрищества.
- Чернова-Дёке Т.Н. (2008) Немецкие поселения на периферии Российской империи. Кавказ: взгляд сквозь столетие (1818–1917). М.: МСНК-пресс.
- Шербина А. (2004) Влияние интеграционных и модернизационных процессов на Российскую империю (вторая половина XIX – начало XX столетия) // *Логос*. № 5 (44). С. 201–215.
- Burbank J., Cooper F. (2011) *Empire in World History. Power and Politics of Difference*. Princeton University Press.
- Carter J.H. (2002) *Creating a Chinese Harbin. Nationalism in an International City, 1916–1932*. Ithaca: Cornell University Press.
- Chiasson B.R. (2011) *Administering the Colonizer: Manchuria's Russians under Chinese Rule, 1918–1929*. Vancouver: UBC Press.
- Freeze G.L. (2015) From Dechristianization to Laicization: State, Church, and Believers in Russia // *Canadian Slavonic Papers*. Vol. 57. No. 1–2. P. 6–34.
- Freeze G.L. (1996) Subversive Piety: Religion and the Political Crisis in Late Imperial Russia // *The Journal of Modern History*. Vol. 68 (2). P. 308–350.
- Gvosdev N.K. (2000) *Imperial Policies and Perspectives Towards Georgia, 1760–1819*. L.: Palgrave Macmillan UK.
- Koga Yu. (2008) “The Atmosphere of a Foreign City”: Harbin's Architectural Inheritance // *Consuming the Entrepreneurial City: Image, Memory, Spectacle I / A.M. Cronin, K. Hetherington* (eds). N.Y.: Routledge. P. 221–254.
- Lieven D. (2002) *Empire: The Russian Empire and its Rivals*. Yale University Press.
- Masafumi A. (2010) The China-Russia-Japan Military Balance in Manchuria, 1906–1918 // *Modern Asian Studies*. Vol. 44. No. 06. P. 1283–1311.
- Mollenkopf J., Castells M. (1991) *Dual City. Restructuring New York*. N.Y.: Russell Sage Foundation.
- Russian Empire. *Space, People, Power 1700–1930* (2007) / J. Burbank, M. von Hagen, A. Remnev (eds). Indiana University Press.
- Slezkine Yu. (1994) The USSR as a Communal Apartment, or How a Socialist State Promoted Ethnic Particularism // *Slavic Review*. Vol. 53. No. 2. P. 414–452.
- Salukvadze J., Golubchikov O. (2016) City as a Geopolitics: Tbilisi, Georgia – A Globalizing Metropolis in a Turbulent Region // *Cities*. Vol. 52. P. 39–54.
- Suny R. (1994) *The Making of the Georgian Nation*. 2nd ed. Bloomington and Indianapolis.
- Tournefort P. de (1717) *Lettre XVIII. Voyage d'Armenie et de Georgie* // Pitton de Tournefort. *Relation d'un voyage du Levant, fait per ordre du Roy*. Vol. II. Paris: Imprimerie royale. P. 240–322.
- Tsitsishvili N. (ed.) (2010) *Cultural Paradigms and Political Change in the Caucasus*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing.

Приложение 1

Тифлис: альтернатива принципу «разделяй и властвуй»

Тифлис — важный торговый перекресток на пути из Каспийского региона в Средиземно-море — исторически был ареной соперничества разных империй за территориальный контроль на Кавказе. Лимитрофное положение города явилось причиной его многих несчастий и разорений, но одновременно создавало возможности для обретения внешних могущественных покровителей и получения дополнительных экономических ресурсов. «Торговля» лояльностью на протяжении веков была важной составной частью политики грузинских элит, готовых поступиться частью суверенитета ради национального самосохранения и поддержания идентичности¹. Это способствовало тому, что Тифлис вобрал в себя крайне разнородные культурные влияния. Преданность православию и сопротивление исламу здесь сочетались с персидскими и тюркскими нравами, модами и архитектурными веяниями, а языки и конфессии тесно соседствовали.

Ко времени официального провозглашения Картли-Кахетинского царства частью Российской империи в 1801 г. [Манифест..., 1992]² Тифлис не был цветущим городом. Он еще не оправился после тотального разорения войсками Ага Мохаммед-хана Каджара (1795 г.), эпидемий и голода, вызванных неурожаем. В 1811 г. его население насчитывало немногим более 8 тыс. человек. С высоты сегодняшнего дня может показаться, что Тиф-

лис был микроскопическим и малозначительным городком, но в те времена таков был средний размер подавляющего большинства городов Российской империи, да и соседних стран региона [Семенов-Тянь-Шанский, 1910]. Тифлис населяли преимущественно армяне (75,6%), на долю грузин приходилось 18,9% жителей, далее следовали русские — 2,1% — и «татары» — 2,0%, к которым относили азербайджанцев, поволжских татар, выходцев из Дагестана и турок [Анчабадзе, Волкова, 1990]³. Несмотря на вхождение в состав Российской империи, Тифлис довольно долго сохранял инерцию прежней жизни, постепенно накапливая изменения. Самые заметные из них были связаны с миграциями: армян и греков с территории Персии и Османской империи, появлением немцев-колонистов⁴, медленным ростом численности русских. Новые жители, как правило, создавали «свои» поселения, со временем ставшие районами города.

К 40-м годам XIX в. население Тифлиса превысило 25 тыс. человек, он превратился в большой город, радикально отличающийся от сельского окружения по составу жителей, характеру их занятий, образу жизни и возможностям. В 1844 г. царское правительство восстановило Кавказское наместничество, перенеся его центр в Тифлис. Нарастание городом административных ресурсов трансформировалось в «столичную ренту»: новое строительство и благоустройство, стягивание финансов и инвестиций, рост миграционной привлекательности и «славы». Большое влияние на происходящие процессы оказывала имперская переселенческая политика, которая преследовала три основные цели: а) экономическое развитие «окраин»; б) усиление русского присутствия на Кавказе; в) культурную и политическую интеграцию Грузии в состав Российской империи [Зейналова, 2010]. Хотя Тифлис далеко не всегда был целью переселенцев, он испытал на себе значительное миграционное давление.

Более или менее достоверные сведения об этнической структуре населения Тифлиса появились к концу XIX в., хотя и они достаточно

1 Эту черту отмечали многие исследователи Кавказа и политические деятели. Французский натуралист Питтон де Турнефор в своем травелогге по Леванту (1717 г.) отмечал: «Царь Персии вынужден тратить на Грузию гораздо больше, чем получает доходов от этой страны. Чтобы поддерживать лояльность грузинских аристократов, которые являются хозяевами страны и могут перевернуться на сторону турок, он вынужден выплачивать им большие пенсии» [Tournefort de, 1717, p. 318]. К.П. Победоносцев — один из влиятельнейших политиков своего времени, писал Александру III о «привычке» Грузии получать «щедрое милости на счет казны и казенных имуществ», сожалел, что «у здешних инородцев укоренилось понятие о том, что нынешнее управление стесняет их, а напротив того, надеются они на опору и защиту прежнего управления» [Победоносцев, 1926, с. 113].

2 Присоединение Западной Грузии (Имеретинского царства, Мегрельского, Абхазского и Гурийского княжеств) произойдет в 1803–1810 гг.

3 Приведенные данные не учитывают временного населения города — крестьян, ремесленников-отходников, солдат и чиновников.

4 Большая часть немецких колонистов Тифлиса, прибывших сюда в 1819 г. и поселившихся в предместье Куки, были выходцами из Вюртембергского княжества, остальные из Пфальца, Баварии и Гессена.

противоречивы. Несомненным является лишь факт численного преобладания армян, обладавших привилегиями городского сословия, но остававшихся «чужими» в грузинском обществе. В «Путеводителе по Кавказу» (1888) читаем: «В этнографическом смысле Тифлис есть и был с отдаленных времен городом армянским. Грузины жили в нем только по служебным обязанностям: это были военачальники и придворные чины, жившие каждый со своим обширным штатом, дворяне различных степеней, домашняя прислуга и крестьяне, занимавшиеся обработкой садов своих господ. Они были только временными и случайными обывателями города: главная оседлость их находилась в родовых вотчинах» [Вейденбаум, 1888, с. 332].

Согласно переписи 1897 г. постоянное население Тифлиса достигло 159,6 тыс. человек, его жители говорили на армянском (29,5%), русском (28,1%) и грузинском (26,4%) языках. Помимо этого, в ходу были татарский язык, который считали родным 3,4% населения Тифлиса, польский — 2,6%, немецкий — 1,8%, персидский — 0,9%, греческий — 0,7%, ассирийский — 0,6%, еврейский (идиш) — 0,5% и еще 1,5% составляли группы, говорившие на других языках [Распределение населения..., 1897]. В фундаментальном труде «Старый Тбилиси» приводятся данные для 1899 г., согласно которым в городе проживали 172,6 тыс. человек: на долю армян приходилось 36,4% населения, грузин — 26%, русских — 21,1%, «прочих» народов — 16,5% [Анчабадзе, Волкова, 1990, с. 29]. Из историко-этнографического описания Тифлиса можно узнать, что в 1910 г. население города (без войск) превышало 320 тыс. человек, половину из них составляли «коренные» жители. В составе населения преобладали армяне (40,9%), русские (22%) и грузины (картвельцы) (17,7%), на долю «прочих» приходилось 19,4% [Бахутов, 1913, с. 8].

В отличие от межэтнических пропорций населения Тифлиса, которые варьировали в зависимости от методик подсчета и взглядов их авторов, многоязычие города не вызывает сомнений, так же как и его пестрый конфессиональный состав. Более половины тифлисцев исповедовали православие в его русском, грузинском и греческом изводах. Хотя служба в «своих» храмах часто велась на своем языке, этнические границы между прихожанами были размыты. Люди посещали те храмы, которые им были удобны, а грузинский Успенский (Сионский) собор почитался

всеми православными как главный. Второй по численности прихожан была Армянская апостольская церковь — 29,5% верующих; ей принадлежала половина христианских храмов и один из монастырей. К римско-католической церкви относили себя 4,3% верующих Тифлиса, к армяно-католикам (в числе которых были и грузины) — 2,3%, и еще 0,4% населения — к католикам халдейского обряда. Немецкие и эстонские переселенцы были последователями протестантизма, преимущественно лютеранами-евангелистами (2%). Исламская община включала шиитов — выходцев из Азербайджана и Персии (4,1%), и суннитов — народов Поволжья, Дагестана и частично Азербайджана (1,8%), каждая из ветвей ислама имела свою мечеть. К концу XIX в. в городе действовали четыре синагоги, что отражало разнородность и разноразличные еврейской общины, включавшей тбилисских евреев, алхацинских евреев, иностранных («персидских») евреев и европейских («русских») евреев. Если говорить о социальном статусе разных этнических групп населения, то среди городских торгово-экономических и хозяйственных элит Тифлиса преобладали армяне, среди аристократических и имперских — грузины и русские. Культурные элиты были интернациональными с выраженным присутствием не только основных этнических групп, но и поляков, евреев, немцев, а нижние социальные этажи занимали выходцы из сельской местности Грузии и соседних регионов с преобладанием крестьян [Анчабадзе, Волкова, 1990].

Будучи исторической столицей Грузии и резиденцией грузинских царей, Тифлис де-факто являлся космополитичным городом, в котором ни одна из этнических групп не обладала исключительным правом культурного доминирования, концентрируя в своих руках социальные, культурные, экономические и символические ресурсы. Претензии армян — наиболее представительной и материально обеспеченной части тифлисцев — отвергались грузинами, на руках у которых были исторические и символические козыри, но не было достаточного демографического веса, политического и экономического влияния⁵. Для русских Тифлис был пограничным

5 См., например, эмоциональный очерк кн. И. Чавчавадзе, «разоблачающий» культурные претензии армян на выдающуюся роль в формировании грузинской культуры и нации, и ответ на него Х.А. Вермишева [Чавчавадзе, 1902; Вермишев, 1904].

городом, соединявшим культурные миры Кавказского и Черноморского регионов. Значительное русское присутствие смягчало тягу к «национализации» Тифлиса в свою пользу со стороны армян и грузин. Культурный плюрализм города позволял имперским властям удерживать ситуацию от открытых конфликтов более надежно, нежели военное присутствие. При этом, конечно, приходилось балансировать между стратегией унификации публичной жизни города в соответствии с практикой, принятой в империи, и сохранением культурного разнообразия в частной жизни горожан. Совокупность предпринимаемых мер составляла непоследовательную и противоречивую политику, реагировавшую на социально-политические изменения как в жизни империи, так и города. Тем не менее можно выделить три стратегических направления, сохранивших свое значение вплоть до начала XX в.

1. Ассимиляция грузинской православной церкви. Грузинская церковь потеряла свою автокефалию в 1810 г. Следствием включения грузинской церкви в состав РПЦ стало назначение в 1811 г. ексарха Иверии вместо католикоса. Это событие вызвало неоднозначные оценки, но их общий тон был скорее позитивным. «Грузинская Церковь около пятнадцати веков почти постоянно проходившая сквозь горнило различных бедствий, мужественно отстаивая свое древнее Православие от врагов веры, наконец, отдохнула от ужасов в лоне благодетельной Сестры своей — Всероссийской Греко-Восточной Церкви» [Цагарели, 1848, с. 51]. Затем последовала структурно-организационная реформа грузинской церкви.

Сегодня эта череда событий рассматривается большинством зарубежных и грузинских историков как подавление царскими властями самостоятельности церкви, обладавшей моральным авторитетом и значительными экономическими ресурсами, из опасения, что она может стать центром консолидации грузинской оппозиции [Sury, 1994; Gvosdev, 2000; Серрано, 2013; Tsitsishvili, 2010].

Однако представляется, что имперскую политику того времени, несмотря на все издержки ее реализации, корректнее рассматривать не как злой умысел или репрессии против грузинской церкви, а как распространение на Грузию практики российских церковных реформ [Рыбаков, 2010]. Стремление к централизации важных управленческих функций

всегда было отличительной чертой российской внутренней политики, включая создание единого правового поля регулирования деятельности различных конфессий. Другой вопрос, что политическая целесообразность имперской интеграции вошла в противоречие с задачами культурной консолидации грузинской нации, одной из опор которой была автокефальная грузинская церковь.

Если говорить о непосредственном влиянии на Тифлис ассимиляции грузинской церкви, то можно выделить следующие моменты. Устранение ее организационного полицентризма, понижение статуса Мцхеты — исторического «ядра» грузинского православия (роль Мцхеты признавалась, но связывалась с прошлым) и перенос центра тяжести духовного управления грузинского ексархата в Тифлис. Во многих храмах города было введено богослужение на церковнославянском языке, включая Успенский (Сионский) кафедральный собор, где праздничные службы вел ексарх Грузии, назначаемый из Петербурга, и проводился обряд рукоположения грузинских архиереев. Подчеркнуто подчиненное положение грузинских иерархов и использование непонятного языка привели к тому, что грузинская православная церковь перестала восприниматься в качестве «своей» значительной частью грузинского населения Тифлиса. Статус и авторитет духовных пастырей снизился, их место заступила интеллигенция [Freeze, 1996, 2015].

Продвигая идеи формирования национального самосознания, образованные грузины опирались не на ресурсы и историю церкви, а на университетские знания и немецкую философию [Гелашвили, 2015]. Если грузинская церковь исторически была сторонницей и движущей силой вхождения грузинских княжеств в состав Российской империи [Скурят, 2012], то интеллигенция, напротив, выхода. Это, конечно, не мешало политической инструментализации нарратива о тысячелетней автокефалии церкви и ее ключевой роли в формировании грузинской нации.

Еще одним следствием ассимиляции грузинской церкви стало усиление противоречий между грузинской и армянской общинами города. Слияние грузинской и русской православных церквей де-юре повышало статус грузин как последователей господствующей конфессии, но де-факто рассматривалось как их неспособность отстаивать «свою» веру. То, что грегорианская церковь в тех же поли-

тических условиях сохранила свою автономию и престол в Эчмиадзине, служило серьезным раздражающим фактором и поводом для постоянных пикировок между грузинами и армянами в публичной сфере [Верт, 2006].

2. Признание плюрализма ценностей.

Для имперской администрации Тифлис был «столицей» Кавказа, а не только Грузии. В течение всего XIX в. город наращивал свои культурно-образовательные функции, отвечающие многообразию населения региона в целом. Отдавая приоритет распространению русского языка и культуры, имперская власть тем не менее стремилась к сохранению межкультурного равновесия и интеграции (а не ассимиляции) в имперское пространство разнородного кавказского населения. «Слабые» в политическом отношении этноконфессиональные группы фактически рассматривались как меньшинства и могли рассчитывать на государственную поддержку, тогда как способные конкурировать за ресурсы власти (символические, культурные, социальные, экономические) — сдерживались. Это «сдерживание» заключалось не в запрете каких-либо видов деятельности, хотя и такое случалось, особенно в случае с национальными газетами, а в отсутствии финансовой помощи. Например, при поддержке имперской администрации в 1847 г. было открыто первое на Кавказе Тифлисское мусульманское училище для шиитов, а в 1848 г. — для суннитов. Спустя четверть века, когда мусульманская община в полной мере ощутила свое «право на город», ее авторитетными представителями было выдвинуто предложение «об учреждении в Тифлисе правительством и за счет государственного казначейства закрытого училища для женщин мусульманок». В администрации наместничества по этому поводу возникли разногласия, дело было вынесено на рассмотрение особого комитета. После долгих споров, «[п]очти все присутствовавшие в комитете выразили мнение, что учреждение такого заведения на средства казны нежелательно; а если некоторые тифлисские мусульмане желают такого заведения, то подобно тому, как бывает при учреждении гимназий, само общество может собрать для сего средства; впоследствии же правительство может дать со своей стороны пособие такому учреждению» [Победоносцев, 1926, с. 44].

Другой яркий пример — интеграция немецкой общины Тифлиса. Хотя наше воображение рисует немецких колонистов как креп-

ких, зажиточных и трудолюбивых бюргеров, тифлисская реальность разительно отличалась от этого образа. Среди прибывших в город колонистов большинство составляли люди, испытывавшие значительные трудности или даже гонения на родине: бедняки, привлеченные обещанием государственной помощи на обустройство, и религиозные сектанты. Отзывы российских должностных лиц об этих людях полны хорошо знакомой нам сегодня риторики о нежелании мигрантов интегрироваться и об их стремлении жить на государственные пособия не работая [Чернова-Дёке, 2008]. Ожидания, что немецкие колонисты внесут «струю цивилизации» в местное общество, не оправдывались. В 1833 г. барон Г.В. Розен сообщил министру внутренних дел Д.Н. Блудову о том, что значительная часть тифлисских колонистов «весьма мало заботится о своем благосостоянии», несмотря на попечение правительства, поэтому сама колония «не подает надежды увидеть ее процветающей» [Там же, с. 62]. Только к 1850-м годам немецкая колония Тифлиса обрела вид поселения, появились улицы, обстроенные одно- и двухэтажными домами, школа и кирха, а экономика домохозяйств — черты успешности. «Посмотрите на Новые Куки, — писала газета «Кавказ», — какой миленький городок возникает на месте кучи грязных и вонючих землянок» [Урушадзе, 2014, с. 177]. В 1852 г. колония была причислена к Тифлису, в 1861 г. — включена в состав города, а колонисты — в состав городских обывателей.

Если на начальном этапе существования немецкой колонии политика имперских властей строилась на предположении об интегрирующей роли экономических факторов — льгот, пособий, невозвратных кредитов и проч., то довольно скоро обнаружилось, что деньги слабо мотивируют людей к интеграции и что немецкие колонии в Грузии «производят впечатление сильно развитой замкнутости и национализма» [Басихин, 1900, с. 25]. Одной из причин этого была взаимная неприязнь между немцами и местными жителями (исключение, пожалуй, составляла лишь часть армян, также являвшихся переселенцами). Другой — страх утратить собственную идентичность. Устав общины немецких колонистов предписывал им замкнутый образ жизни, послушание, избегание контактов с местными. Запрещалось ездить в город в воскресные и праздничные дни, вступать в брак с представителями иной нацио-

нальности и другой конфессии. Над жизнью колонистов, особенно из числа сектантов, тяготели различные предзнаменования, что нередко приводило к социальным эксцессам: люди бросали работу и в ожидании второго пришествия продавали или раздавали свое имущество, готовясь к «походу» в Палестину [Чернова-Дёке, 2008, с. 98]. Первые попытки преодолеть сектантство, включив кавказских колонистов в жизнь протестантской общины Российской империи, не имели большого успеха. В 1825 г., по просьбе генерала Ермолова, в Тифлис от Саратовской консистории был назначен пастор, но колонисты указали ему «на двери». Несколько более успешной была деятельность Базельских миссионеров, работавших в тесном контакте с имперской администрацией: пасторы вызывались и назначались с утверждения Министерства внутренних дел и с согласия Базельской миссии. В 1832 г. Евангелическо-Лютеранская церковь, до этого времени бывшая иностранной, стала российской, начиная с 1842 г. все пасторы должны были иметь российское подданство и владеть русским языком, с 1852 г. предписывалось проводить конфирмационные занятия на русском языке, а с 1863 г. — также отдельные богослужения и библейские часы [Велицин, 1893; Лиценбергер, 2003].

Становление Евангелическо-Лютеранской церкви в империи и рост ее авторитета позволили преодолеть недоверие сторонников разных толков протестантизма в немецких колониях Кавказа и их разобщенность. Консолидация на основе общей системы ценностей способствовала упорядочиванию представлений людей и успешности их экономической деятельности. Это, в свою очередь, создало возможность социальной интеграции, после чего немцы перестали считаться поселенцами, лишились привилегий и превратились в рядовых подданных империи и жителей Тифлиса, оказав большое влияние на социальную и культурную жизнь города.

3. Городская «модернизация» как средство культурной интеграции. После выбора Тифлиса административным центром Кавказского наместничества в городе начался строительный бум. Столица Закавказья должна была соответствовать своему статусу и статусу проживавших там должностных лиц империи, демонстрировать позитивный результат вхождения Грузии в состав России. Прежний Тифлис эту задачу решить не мог. Когда граф М.С. Воронцов — первый на-

местник края — приехал в свою «столицу», то вместо города «храмов и дворцов», каким его описывала легенда, нашел «полуразоренные смрадные гнезда, жалкие, слепившиеся груды тесных домов, без улиц и площадей, непроглядную кутерьму горских построек. <...> Это было, разумеется, очень живописно... но дышать было нечем... нечистоты выбрасывались за стены. Пыль стояла такая, что в ней нельзя было ничего различить» [Немирович-Данченко, 1996, с. 458]. Возведение «нового» Тифлиса началось почти сразу, вокруг средневекового города, там, где позволял рельеф местности. Крупные инвестиции в строительное и появление нового класса российских гражданских и военных должностных лиц, предъявлявших новые требования к стандартам городской жизни, способствовали стремительному развитию торговой, обслуживающей и культурной инфраструктуры города, местный капитал также начал вкладываться в городское благоустройство. Тифлис обрел не свойственную ему раньше контрастность. Если старый Тифлис был «тесен, мрачен, грязен», то новый состоял из «прямых, широких улиц; больших хорошо обстроенных площадей и домов... красивой архитектуры» [Ольшевский, 2003, с. 293–294]. Местные жители удивлялись перевоплощению Тифлиса «из города восточного в город европейский» [Исмаил-Заде, 1991, с. 11]. Главным в этой обширной программе преобразований было возникновение многочисленных публичных пространств, не только базаров, но и театров, библиотек, променадов, городских садов и парков. Тифлис стал местом жизни людей, а не только «главным торговым павильоном кавказской ярмарки» или резиденцией царей и царских наместников. Он начал «диктовать» свои законы, образ жизни, моды и увлечения, продуцировать городское сообщество и его ядро — интеллигенцию, вводить совершенно иные принципы поведения людей, которые меньше зависели от традиционного уклада, семьи, клана, этнической группы и проч.

Крах Российской империи, образование независимой Грузинской демократической республики, а затем Грузинской ССР полностью изменили приоритеты национальной политики: на первый план вышло право народов на самоопределение в рамках закрепленных за ними территорий. Началась «национализация» Тифлиса, сначала с не-

гласного вытеснения армян с рынка труда и должностных постов, затем в 1936 г. город был переименован в Тбилиси в соответствии с грузинским произношением, в 1949 г. в рамках «борьбы с антиобщественными и паразитическими элементами» из Тбилиси были выселены многие армяне, азербайджанцы, греки, ассирийцы и проч. Но и без этих действий доля грузин в Тбилиси постоянно увеличивалась благодаря миграции из сельской местности. Если в 1939 г. она составляла 44%, то в 1989 г. — 66%. Тенденция «грузинизации» усилилась в постсоветские годы, когда начался массовый отток русского и еврейского населения из Тбилиси. В результате по переписи 2002 г. на долю грузин приходилось уже 84,2% жителей города, а в 2014 г. — 86% [Salukvadze, Golubchikov, 2016]. Неудивительно, что современный Тбилиси утратил свою космополитичность, став монокультурным грузинским городом, однако сохранил следы былого культурного плюрализма.

Приложение 2

Харбин: национализм versus экспансионизм

Начавшееся в XVII в. «прирастание» России Сибирью в начале XX в. приобрело столь значительные масштабы, что стало восприниматься как нежелательное. «Нам мало поляков, финляндцев, немцев, латышей, грузин, армян, татар и пр. и пр., — писал С.Ю. Витте в 1907 г., — мы пожелали еще присоединить территорию с монголами, китайцами, корейцами. Из-за этого и произошла война, потрясшая Российскую Империю; и когда мы опять придем в равновесие, и придем ли вообще?» [Bumte, 1994, с. 239]. Тем не менее двумя десятилетиями ранее именно Витте был горячим сторонником прокладки маршрута Транссибирской магистрали через территорию Маньчжурии⁶. Во-первых, маньчжурский маршрут существенно сокращал протяженность железнодорожной линии, открывавшей выход к тихоокеанским портам, а во-вторых, экономическая экспансия, по мнению Витте, более отвечала

интересам государства, нежели включение новых территорий в состав империи. Говорилось и о необходимости создания буферной зоны безопасности вблизи дальневосточных рубежей империи из-за экспансионистской политики Японии, также стремившейся к расширению своих пределов и геополитического влияния. Все эти рассуждения вполне вписывались в современную для того времени внешнюю политику европейских стран. «Железнодорожный колониализм» процветал в Северной и Южной Америке, Индии, Африке и Австралии. В самом Китае существовало множество европейских концессий (прежде всего, английских) — в Шанхае, Тяньцзине, Гонконге и других портовых городах. Россия вступила на этот путь сравнительно поздно, используя «международный опыт».

В 1894 г. началось строительство Транссиба. Прокладка железной дороги меняла расклад политических сил на Дальнем Востоке в пользу Российской империи, что беспокоило японское правительство [Bumte, 1991]. В 1894 г. Япония реализовала свои территориальные претензии. Экспансия на материк привела к утрате Китаем контроля над Кореей и Ляодунским полуостровом, считавшимся неоспоримой китайской территорией. Международное политическое давление России (совместно с Германией и Францией) способствовало выводу японских войск с Ляодунского полуострова. Дипломатический успех привел к сближению Российской и Китайской империй. В 1896 г. был подписан секретный договор, который предусматривал создание оборонительного союза двух держав для предупреждения потенциального вторжения Японии на континент. Он также предоставлял российскому правительству концессию на сооружение и эксплуатацию железной дороги через территорию Маньчжурии при условии, что проект не будет служить поводом для российской экспансии в Китае. В 1897 г. началось строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), соединявшей Читу с Владивостоком. В 1898 г. на пересечении железнодорожной линии и р. Сунгари был заложен Харбин. Строительство Южно-Маньчжурской железной дороги в направлении Порт-Артура (Люйшуня) и Дальнего (Даляня) еще более усилило значение этого транспортного узла, превратившегося в «столицу» КВЖД.

Начало строительства дороги и города совпало по времени с контрмодернизационным восстанием ихэтуаней («боксеров») в Китае.

⁶ Маньчжурия — историческое название Северо-Восточного Китая. Последняя императорская династия Китая Цин, правившая страной с 1644 по 1912 г., имела маньчжурское происхождение и относилась к этой территории как к «вотчине». Сегодня на территории бывшей Маньчжурии располагаются три восточные провинции Китая: Хэйлуунцзян, Гирин и Ляонин.

Гнев повстанцев — борцов за справедливость, защитников нации и ее тысячелетних традиций, был направлен как против европейских колонизаторов — «белых чертей» и «заморских дьяволов», насаждавших повсюду свои предприятия и порядки, так и программы буржуазных реформ собственного правительства. Многие сложные инженерные сооружения КВЖД и линия дороги были повреждены повстанцами: убытки исчислялись миллионами. Пришлось проводить восстановительные работы. Эти обстоятельства стали причиной изменения правового режима на территории российской концессии. Оставаясь де-юре чисто коммерческим предприятием, КВЖД, включая населенные пункты, обрела статус экстерриториальности. По российским правилам и законам стали жить не только российские подданные — служащие дороги, но и китайское население — жители полосы отчуждения [Chiasson, 2011]. Это создало коллизию, которая одновременно облегчала условия для российского предпринимательства, снимая правовые и институциональные барьеры, и создавала напряжение между управлением дорогой и китайскими властями.

В 1903 г. — к моменту открытия постоянного грузового и пассажирского движения на КВЖД — число жителей Харбина составляло 44 576 человек, из которых 35% были российскими подданными и 64% — китайскими [Мелихов, 1991, с. 94]. Первых называли «русскими», а вторых «китайцами», хотя обе группы были мультиэтничными по своему составу. Город еще не был достроен и благоустроен, но три его основных района уже отчетливо наметились: Старый Харбин — бараки первых изыскателей и рабочих, расположенные при впадении р. Ашихэ в р. Сунгари, Новый Город — административно-финансовый центр Харбина, примыкавший к железнодорожной станции, и Пристань — торгово-промышленно-ремесленный район, стихийно разраставшийся на берегу р. Сунгари.

В период русско-японской войны (1904–1905 гг.) Харбин стал тыловой базой русской армии. Через город шли потоки военнослужащих, продовольствия, снаряжения и боеприпасов. Война и ее нужды стимулировали городскую экономику: город наполнился российскими и иностранными предпринимателями, жизнь закипела. «Харбин был озолочен сперва постройкой железной дороги, а затем пребыванием в Маньчжурии миллионной русской армии» [Нилус, 1923, с. 387]. С оконча-

нием войны и уходом войск город опустел, закрывались его рестораны и магазины, увольнялся персонал госпиталей, пустыми стояли квартиры и казармы для военнослужащих. Экономический спад продлился до 1907 г., когда возобновилось регулярное движение на КВЖД.

В 1908 г. в Харбине было введено городское самоуправление. В выборах в муниципальные органы власти могли участвовать как домовладельцы, так и съемщики квартир, но установленный имущественный ценз был высоким. В 1911 г. право входить в органы Харбинского общественного управления получили не только российские, но и китайские подданные. Может показаться, что это стало результатом борьбы китайского населения, составлявшего большинство жителей города, за свои гражданские права, но на деле «демократизация» была следствием политики муниципалитета, искавшего возможности расширения налоговой базы городского управления. В 1914 г. аналогичное соглашение было достигнуто и с иностранными консульствами, расположенными в Харбине, их состоятельные подопечные также стали городскими налогоплательщиками [Аблова, 1998].

Вплоть до 1917 г. «столица» КВЖД интенсивно развивалась, что давало повод для сравнения Харбина с Парижем. Широкие авеню, красивые здания в стиле модерн, соборы, театры, опера, консерватория, многочисленные рестораны, магазины и кафе, европейская мода с оттенком ориентализма и тягой к шелковой роскоши, свежая пресса на всех языках, многоликая уличная толпа и постоянно звучащая русская, китайская, английская, немецкая и французская речь. Это неполный список примет времени, воспоминания о котором можно найти в любой публикации, посвященной Харбину. Столь же распространенным было и представление о Харбине как «открытом и толерантном» городе [Хуэй, 2015], «международной выставке рода человеческого» [Василенко, 1998].

Харбин действительно был интернациональным, но не космополитичным городом: русская культура явно доминировала, определяя правила жизни, вкусы и привычки людей. При этом забывалось, что численность русского населения никогда не превышала половины жителей города [Мелихов, 1991; Капран, 2011]. С позиции современной урбанистики Харбин был дуальным городом (dual city) [Mollenkopf, Castells, 1991], разные части

которого развивались по-разному и с разной скоростью, а сами «харбинцы» отчетливо разделялись по своим представлениям и жизненным перспективам. Дуальность Харбина проявлялась во всем: в городе сложились два центра: один вокруг Пристани на р. Сунгари, другой — Новый Харбин, вокруг станции железной дороги. Первый хаотично застраивался (Китайская улица Харбина, ныне его главная торговая артерия, возникла как результат борьбы со стихией самодельности и продвижения «фасадной архитектуры»), второй — строился по всем градостроительным правилам с привлечением известных архитекторов [Левашко, 2003]. Само название района — «Новый Харбин» — звучит парадоксально в совершенно новом городе, символизируя не столько последовательность строительства, сколько прогресс, новую эпоху электричества и комфорта, в противовес столь же новой, но «старой» по духу Пристани.

В Новом Харбине доминировала русская речь, в Пристани — китайская, хотя жесткой сегрегации между русскими и китайскими районами не было. В городе функционировали два официальных языка. Китайский как язык материнского государства и русский как язык «государства в государстве». На русском велись все дела КВЖД и судопроизводство, он был языком культуры и образования. Китайские служащие дороги обязаны были знать русский. Но такие обязательства не действовали в отношении китайского языка и русских служащих. В повседневном общении для достижения взаимопонимания довольно быстро сформировался харбинский пиджин, лексика которого была преимущественно русской, а грамматика китайской. Состоял он из набора обиходных исковерканных слов: боэршитан (борщ), булацци (платье), дулокэ или дулакэ (дурак), халасо (хорошо), леба (хлеб) и проч., что было источником насмешек со стороны русского населения [Ма На, 2015].

Не только расовые или этнокультурные, но и социальные различия в городе были очевидными. Существовала значительная диспропорция в оплате труда и услуг китайцев и русских. Подавляющая часть китайского населения жила в нищете и была «почти поголовно безграмотной» [Мальцева, Терехина, 2002], в то время как среди русских, по переписи 1913 г., грамотными были 49,6%, а среди представителей других российских этносов (евреев, армян, поляков, украинцев, азербайджанцев и проч.) эта доля была еще выше [Оглезнева,

2011]. В Харбине действовали шесть русских учебных заведений, финансируемых из бюджета КВЖД, и втрое больше частных [Хунзэ, 2014]. Работали начальная украинская школа, первая украинская смешанная гимназия и двухклассное Высшее начальное училище, еврейская гимназия и еврейская национальная школа «Талмуд-Тора» им. Л.Ш. Скидельского, трудовая школа им. Шварц-Кауфман, польская гимназия им. Г. Сенкевича, школа В.Ф. Лазовского и Польское высшее начальное училище, приходские школы при костелах Св. Станислава и Св. Иосафата. Издавались национальные газеты и журналы. Были построены храмы всех конфессий, признанных в Российской империи: православные соборы, лютеранская церковь, костел, синагога, соборная мечеть. У китайского населения ничего подобного не было, ни школ, ни церквей, оно выпадало из поля зрения управления дорогой и городом. Китайцы Харбина были подданными другого государства, «иностранцами» в своей стране, хотя из них и выделялась группа «своих» китайцев — служащих КВЖД, на которых распространялась российская политика. Они имели возможность учить своих детей в русских школах, также были организованы уроки для китайцев в вечернее время и начальная школа для китайских детей, содержавшаяся родителями.

Российская часть харбинского общества жила, не замечая его второй, более многочисленной части, принимая услуги услужливого китайского населения как должное. Сама китайская жизнь мало интересовала русских, живущих в Харбине. Зато она интересовала китайцев. Постепенно, по мере того как подрастала китайская интеллигенция, получившая образование в иностранных школах и университетах, приходило осознание дискриминированного положения китайцев в собственной стране и понимание связи этой ситуации с экономической отсталостью. В среде интернационального города, гордющегося своей открытостью и толерантностью, зародился и вырос национализм. Дальнейшая история межкультурных отношений в Харбине — это история борьбы разнообразных национализмов.

Первое харбинское поколение националистов было китайским и находилось в оппозиции ко всему российскому. Сторонники китайского возрождения были государственниками, они одновременно ставили задачу подъема национального самосознания

и стремились следовать образцам современности, задаваемым модернизацией западного типа [Carter, 2002]. Начиная с 1910-х годов в городе набирают популярность идеи «китайского» Харбина в противовес «русскому». Национальный нарратив выстраивается вокруг тем расовой дискриминации китайского населения, игнорирования его культурной и исторической самобытности, ущемления этнической и конфессиональной идентичности, утраты Китаем части государственного суверенитета на своей территории. Все эти аргументы были адресованы российскому империализму и в глазах первого поколения китайских националистов не отменяли сложившейся интернациональности города. Вынеся свои представления преимущественно из Европы, они видели в ней естественного союзника. В 1916 г. в Харбине была открыта школа Дунхуа, целью которой стало преподавание современных знаний, китайского и иностранных языков, воспитание китайского самосознания и изучение основ христианской культуры. Преподаватели и ученики школы, а значит и многие родители, были настроены антиимперски и демонстрировали готовность участвовать в вооруженной борьбе против российского колониализма, даже вопреки китайским властям, стремившимся к поддержанию порядка в городе и на линии железной дороги.

Первая мировая война, февральская и октябрьская революции 1917 г. в России, последовавшая затем гражданская война кардинально изменили ситуацию. Во-первых, в Харбин хлынули потоки беженцев из России: всего за несколько лет русское население города удвоилось. Это был единственный период, когда численность «русских» превышала численность «китайцев». Во-вторых, был нарушен геополитический баланс сил в регионе, установившийся после японо-китайской и русско-японской войн [Masafumi, 2010]. В-третьих, китайские власти стали последовательно расширять сферу своего контроля на КВЖД, пересматривая право экстерриториальности дороги. В 1920 г. было отменено российское судопроизводство, затем руководство полиции перешло в руки китайской администрации. В марте 1921 г. было упразднено Гражданское управление КВЖД, его функции были переданы созданному китайцами Управлению Особого района трех восточных провинций (ОРТВП).

Китайские националисты праздновали победу над русским империализмом. Все то, на что муниципальные власти Харбина и Управление дороги не обращали раньше внимания, оказалось в центре забот. Город должен был приобрести китайские черты, отвечающие национальному духу. Началась активная работа по организации школ для китайских учащихся: для этой цели в смете дороги предусматривалась отдельная статья расходов. Был принят закон об обязательном использовании китайского языка в вывесках магазинов, кафе и ресторанов, уличной рекламе. В 1923 г. возведен буддийский храм Блаженства (Цзилэсы), символически «осенивший» русское кладбище, а в 1926 г. — конфуцианский.

Весной 1924 г. СССР и Китайская Республика подписали соглашение о паритетных правах на КВЖД, что фактически ликвидировало российскую концессию, но сохраняло возможность управления и обслуживания дороги советской стороной. Китай, в свою очередь, принимал на себя обязательства не передавать свои права и привилегии третьим странам. Возникла парадоксальная ситуация, когда царские и советские служащие, белоэмигранты и коммунисты работали в Харбине вместе, а их дети учились в одних школах по советским учебникам. В 1926 г. была пересмотрена система городского управления: вместо Харбинского общественного управления был образован Временный комитет, в состав которого вошли только китайцы. Русское население Харбина окончательно почувствовало себя иностранцами в городе, который еще вчера считало полностью «своим».

Конец 1920-х годов был драматическим не только для русского населения, но и для первого поколения китайских националистов Харбина. Движение, объединявшее очень разнородные силы под лозунгами национального единства и спасения отечества, начало распадаться на группы, по-разному представлявшие будущность китайской государственности. Странники Гоминьдана и Чан Кайши, возглавившего правительство Китая в 1928 г., делали ставку на национальное возрождение с опорой на китайские традиции и духовность, а его противники — на модернизацию. Ряды национального фронта покинули многочисленные религиозные деятели и их последователи, поскольку со строительством храмов их цели были достигнуты. В ноябре 1928 г. в Харбине правительственными силами были подавлены выступления китайских студентов, выдвигав-

ших одновременно антиимпериалистические (теперь против Японии) и прокоммунистические лозунги. Репрессии дали толчок для мобилизации маньчжурской идентичности в противовес китайской: если поставленных целей нельзя было сразу достигнуть в масштабах Китая, то можно было попробовать осуществить модернизацию в пределах Маньчжурии как наиболее промышленно развитого региона страны. Второе поколение харбинских националистов было маньчжурским, оно стало носителем сецессионистских, а не объединительных настроений.

В те же годы под влиянием, с одной стороны, фрустрации, переживаемой многими русскими эмигрантами, утратившими свои позиции не только на родине, но и в Харбине, а с другой — политических успехов европейских и китайских национализмов, начинается оформление русское националистическое движение. Студенты юридического факультета Харбинского политехнического института создают первую Российскую фашистскую организацию и выпускают «Тезисы русского фашизма» (1927). В мае 1931 г. организация преобразуется в партию, получающую широкую поддержку среди эмигрантской молодежи. В основе идеологии партии лежали антикоммунизм, антисоветизм и антисемитизм [Аблова, 1999].

Осенью 1931 г. правительство Японии, внимательно следившее за ситуацией в Китае, вводит войска в Маньчжурию, а в начале 1932 г. — полностью ее оккупирует. Провозглашается независимое государство Маньчжоу-Го (в 1934 г. преобразовано в Маньчжоу-Диго). В качестве внешнеполитического аргумента для обоснования правомерности действий Японии послужила необходимость сдерживания коммунистического влияния в Азии, в качестве внутривнутриполитического — восстановление маньчжурской государственности. «Основываясь на том, что Маньчжурия и Монголия раньше были независимыми государствами, мы теперь решили создать мощное независимое государство Маньчжоу-Го из двух этих составных частей. <...> Все граждане нового государства будут иметь равные права; всякие привилегии — личные, классовые и национальные — отменяются. Кроме коренных жителей ханьского, маньчжурского и монгольского племен, все другие народности, как nipponцы, корейцы, русские и другие, будут пользоваться в нашей стране всеми правами» [Усов, 2003, с. 159].

Японское наступление практически не встретило сопротивления ни в Маньчжурии, ни в Харбине. Китайская армия отступила без боев. Основной задачей Гоминьдана была борьба с внутренними врагами, прежде всего с коммунистами, для противодействия которым было необходимо сохранить дееспособность армии. Маньчжурские националисты Харбина полагали, что японская оккупация может быть инструментально полезной, позволяя реализовать идею Маньчжурии как плацдарма модернизации всей страны. Русские националисты и фашисты рассчитывали с помощью Японии развернуть антисоветскую борьбу на территории СССР.

В городе началась эпоха предвоенного экономического бума и японского государственного шовинизма. В 1932 г. была создана Всеманьчжурская всенародная организация «Киовакай», призванная охранять «дух основания государства» и «воспитывать народ». Воспитание предполагало формирование представления о Японии, во-первых, как спасительницы Азии от грабительской деятельности России и европейских стран, во-вторых, от вируса коммунизма, и, в-третьих, как силы, реализующей исторически «правильный курс» в интересах местного населения в противовес ошибочной политике правительства Китая [Кейдун, Елисеева, 2010].

Для русских, которые все еще составляли около трети населения Харбина, это означало дискриминацию. Российские и советские служащие выдавливались из Управления железной дорогой, на их места приходили японцы. В декабре 1934 г. было создано Бюро по делам российских эмигрантов, осуществлявшее тотальный контроль за жизнью людей — от покупки товаров до школьного образования и медицинских консультаций. Все русские жители Харбина должны были зарегистрироваться в Бюро и ежемесячно отчислять в его фонд 1% от своих доходов [Канран, 2011]. В 1935 г. советское правительство уступило свои права на КВЖД правительству Маньчжоу-Го, и подавляющее большинство граждан СССР — служащих КВЖД (около 23 тыс.) вернулись на родину. Была введена цензура, в школах стали изучать японский язык и проводить церемонии поклонения богине Солнца Аматарасу. Начался исход русских из Харбина. Дискриминации подверглось и китайское население. Вторая мировая война усугубила эти процессы: была введена карточная система, русским и китайцам не

продавали мясо, рис, сахар и другие продукты, многие медикаменты [Капан, 2011, с. 62].

После окончания войны и образования в 1949 г. при активной помощи СССР Китайской Народной Республики новый режим устанавливает полный контроль над территорией Маньчжурии. Харбин утрачивает свое лимитрофное положение и превращается в обычный провинциальный центр. Оставшиеся русские либо репатрируются, либо уезжают из Китая, в Харбине остаются единицы. Тем не менее память о русских сохраняется и является поводом для идеологического раздражения. Китайские коммунисты становятся носителями государственного национализма, который трактуется как патриотизм. В годы «культурной революции» часть русского наследия Харбина подвергается разрушениям. В эпоху реформ и открытости Дэн Сяопина этот процесс продолжается, распространяясь на рядовую застройку, но уже под лозунгами модернизации.

В 1990-е годы в судьбе Харбина происходит важный поворот. Почти полувековой экономический и культурный спад в жизни города способствовал не только распространению социального уныния, но и ностальгии по блистательному прошлому города. «Трудно поверить, что в 1920-х годах здесь выходило более сотни газет на иностранных языках. Процветали разные культуры. Взгляните на Харбин сегодня. Сейчас мы закрыты, провинциальны и отстали. Интеллектуальная жизнь замерла» [Кого, 2008, р. 232]. Поиск новых путей развития заставил местные власти и интеллектуалов обратить взоры на европейскую практику городского маркетинга. Представление о Харбине как о городе, сплавившем русскую и китайскую культуры, позволяло

трансформировать его инаковость в туристическую привлекательность. Однако городская среда, напоминая о «русском» Харбине, находилась в глубоком упадке, требовала благоустройства и значительных финансовых средств. Их предполагалось изыскать благодаря празднованию столетия основания города.

Экономический прагматизм натолкнулся на идеологическое сопротивление. Памятники колониального прошлого, которые в течение многих десятилетий рассматривались как свидетельства национального унижения, не могли стать предметом гордости, а столетие Харбина — праздником. В научных публикациях и СМИ разворачиваются горячие дебаты относительно происхождения города с привлечением авторитетных историков. Побеждает точка зрения о древнем происхождении Харбина и его связи с династиями Цзинь и Цин. Вопрос юбилея выносится на суд Пекина, откуда спускается директива, аннулирующая планы праздника. Тем не менее Софийский собор Харбина признается национальной достопримечательностью и реконструируется на пожертвования нынешних и прежних харбинцев. Застройка вокруг храма сносится, а сам он становится визитной карточкой города. Это событие и связанные с ним дискуссии привлекают внимание к Харбину и его прошлому. В Китае город кажется экзотическим, за рубежом — ностальгическим. Туризм оживает. Выходит множество публикаций о феномене Харбина на разных языках, а сам Харбин превращается в важнейший центр трансграничных российско-китайских коммуникаций во всех сферах жизни, с успехом возвращая себе утраченный статус центра межкультурных контактов.

O. VENDINA

THE CITIES ON THE BORDER:

THE ETHNO-CULTURAL DIVERSITY “TEST”

Author: *Olga Vendina*, PhD in Social Geography, leading researcher of the Institute of Geography, PAS.

E-mail: o.vendina@gmail.com

Abstract

Cultural plurality is an intrinsic characteristics of border cities. Their specific location and the particular role that they played in the history of their own and neighbouring countries predetermine the existence of extensive transborder interrelations and mutual influence, confronting people with a choice of the cultural world to which they would like to belong. This situation is becoming even more complex because of globalization, migration processes and geopolitical shifts. The border cities are the first to respond to transformations and challenges generated by mass movements of people and proliferation of ethno-cultural diversity. The importance of their experience in cultural management and ability to deal with new challenges go far beyond a particular case. Nowadays, all the largest cities in the world are facing similar problems. These cities are looking for strategies and practices that motivate or compel their dwellers to integrate into the city community and to be aware of their cohesion with the rest of the country. In this paper, these problems are analyzed using the examples of the cities developed as a consequence of the territorial expansion of the Russian Empire (Tiflis and Harbin), and also of the cities located at the actual borders of the Russian Federation, many of which have got border city status as a result of the USSR breakdown and the “shrinkage” of the Russian space. From the analysis, the author concludes that it is not the political regime or governance that are the principal factors contributing to the intercultural consent. The intrinsic plurality of city communities and recognition of this fact by the citizens are of a larger significance. The “diversity test” consists in the ability of the authorities and the society to work out a compromise between the former and actual values and identities, between what is important for an individual as a member of its “own” circle or small community and as a citizen.

Key words: plurality; ethno-cultural diversity; border cities; migration; Russian Empire; Russian Federation; nationalism

References

- Ablova N.E. (1999) Rossijskaya fashistskaya partiya v Man'chzhurii [The Russian Fascist Party in Manchuria]. *Belorusskij zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnyh otnoshenij*, no 2, pp. 58–61.
- Ablova N.E. (1998) Istoriya KVZHD i rossijskoj kolonii v Man'chzhurii v konce XIX – nachale XX veka (1896–1917 gg.) [History of KVZHD and Russian Colony in Manchuria at the End of XIX – Beginning of XX Century (1896–1917)]. *Belorusskij zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnyh otnoshenij*, no 3, pp. 62–72.
- Anchabadze Yu.D., Volkova N.G. (1990) Staryj Tbilisi. Gorod i gorozhane v XIX veke [Ancient Tbilisi. City and their Dweller in XIX Century]. M.: Nauka.
- Basihin P. (1900) Nemeckie kolonii na Kavkaze. Ehtnograficheskij ocherk [Colonies of the Germans in the Caucasus]. *Kavkazskij vestnik*, no 1, pp. 14–26.
- Bahutov A. (1913) Putevoditel' po gor. Tiflisu s istoriko-ehntnograficheskim ocherkom i planom goroda [City Guide for Tiflis with Historical-ethnographical Essay and City Map]. Tiflis: Tipografiya “Shroma”.
- Borodkin M.M. (1910) Finlyandskaya okraina v sostave Russkogo gosudarstva [The Finland Periphery as a Part of the Russian State]. SPb: “Gosudarstvennaya tipografiya”.
- Vasilenko N.A. (1998) O chislennom i nacional'nom sostave naseleniya Harbina v 1898–1917 gg. [On

- the Population Number and their Ethnic Composition in Harbin at the 1898–1917 years]. *Dal'nij Vostok – Severo-Vostok Kitaya: istoricheskij opyt vzaimodejstviya i perspektivy sotrudnichestva*. Habarovsk: Izd. dom "Chastnaya kollekcija", pp. 62–64.
- Veidenbaum E.G. (1988) Putevoditel' po Kavkazu [Guide to Caucasus]. Tiflis.
- Velicin A.A. (1893) Nemcy v Rossii: ocherki istoricheskogo razvitiya i nastoyashchego polozheniya nemeckih kolonij na Yuge i Vostoke Rossii [The Germans in Russia: the Essays on History and Actual Situation of the Germans' Colonies on the South and East of Russia]. SPb.: Tipografiya tovarishchestva "Obshchestvennaya pol'za".
- Vermishev H.A. (1904) Materialy po istorii armyano-gruzinskih otnoshenij. Otvet na knizhku I. Chavchavadze: Armyanskie uchenye i "vopiyushchie kamni" [The Materials on the History of the Armenians-Georgians Relationships. The Response to the Book of I. Chavchavadze: The Armenian Scientists and "Crying Stones"]. SPb.: "Pushkinskaya skoropechatnya".
- Vert P. (2006) Glava Cerkvi, poddannij Imperatora: Armyanskij Katolikos na Perekrestke Vnutrennej i Vneshnej Politiki Imperii, 1828–1914 [The Head of the Church, the Subject of the Emperor: Catholicos of Armenia at the Crossroads of the Domestic and Foreign Policies of Empire, 1828–1914]. *Ab Imperio*, no 3, pp. 99–138.
- Vitte S.Yu. (1994) Finlyandiya [Finland]. S.Yu. Vitte. Vospominaniya. T. II. M.: Skif Alexs, pp. 220–251.
- Vitte S.Yu. (1991) Izbrannye vospominaniya. 1849–1911 gg. [The selected memoirs]. Moscow: Mysl', pp. 327–328.
- Gavrilina L.M. (2013) "Kaliningradskij tekst" kak reprezentaciya gorodskoj identichnosti [The "Kaliningrad's text" as a city identity representation]. *Labirint. Zhurnal social'no-gumanitarnyh issledovanij*, no 5, pp. 88–99.
- Gelashvili M.B. (2012) Johann Gottlieb Fichte i Il'ya Chavchavadze: Patres Patriae [Johann Gottlieb Fichte and Ilya Chavchavadze: Patres Patriae]. *Vestnik MGIMO*, no 6 (27), pp. 325–327.
- Grosul V.Ya. (2012) Obrazovanie SSSR (1917–1924 gg.). [The formation of USSR (1917–1924)]. Moscow: ITRK.
- Dyakin V.S. (1998) Nacional'nyj vopros vo vnutrennej politike Carizma (XIX – nach. XX vv.) [The National Issue in the Domestic Policy of the Tsarist Regime (XIX – Beginning XX Century)]. SPb.: "LISS".
- Zejnalova S. (2010) Formirovanie evropejskih etnicheskikh obshchin na Kavkaze (XIX – pervaya polovina XX veka) [The Formation of the European Ethnic Communities on the Caucasus (XIX – the first half of the XX century)]. Baku: Mutardzhim.
- Ismail-Zade D.I. (1991) Naselenie gorodov Zakavkazskogo kraja v XIX – nachale XX vekov (Istoriko-demograficheskij analiz) [Population of the Cities of the Transcaucasia in the XIX and the Beginning of XX Century]. Moscow: Nauka.
- Kappeler A. (2000) Rossiya – mnogonacional'naya Imperiya. Vozniknovenie, istoriya, raspad. [Russia – Multiethnic Empire. Emergence, History and Break Down]. Moscow: Progress-Tradiciya.
- Kapran I.K. (2011) Povsednevnyaya zhizn' russkogo naseleniya Harbina (konec XIX v. – 50-e gg. XX v.). [The Daily life of the Russians in Harbine (the End of XIX Century – the 50th of the XX)]. Vladivostok: Izd-vo Dal'nevost. federal. un-ta.
- Kejdun I.B., Eliseeva Ya.A. (2010) Obshchaya karakteristika sistemy vysshih gosudarstvennyh organov Man'chzhou-Go [General Characteristics of the Manchou-Go Administration System]. *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta*. Ser.: Gumanitarnye nauki, no 48, pp. 31–36.
- Kudryashev V.N. (2015) Vostochnaya ekspansiya rossijskoj imperii v ocenke russkih publicistov vtoroj poloviny XIX v. [The Perceiving of the Eastern Expansion of the Russian Empire by the Russian Political Writers of the Second Half of the XIX Century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta, Istorija*, no 1 (33), pp. 79–86.
- Levosko S.S. Russkaya arhitektura v Man'chzhurii. Konec XIX – pervaya polovina XX veka [Russian Architecture in Manchuria. The end of XIX – the first half of XX]. Habarovsk: Izd. "Chastnaya kollekcija", 2003.
- Lenin V.I. (1976) O prave nacij na samoopredelenie [On the right of Nations to self-determination (independence)]. Poln. sobr. soch. Izd. 5-e. T. 25. Moscow: Izd. Politicheskoy literatury, pp. 255–320.
- Liven D. (2010) Imperiya, istoriya i sovremennij mirovoj porjadok [Empire, History and the current World Order]. *Mify i zabluzhdeniya v izuchenii imperii i nacionalizma*. Moscow: Novoe izdatel'stvo, pp. 283–325.
- Licenberger O.A. (2003) Evangelicheskoe-Lyuteranskaya Cerkov' v rossijskoj istorii: XVI–XX vv. [The Evangelical Lutheran Church in Russian History: XVI–XX]. Moscow: Lyuteranskoe kul'turnoe nasledie.
- Ma Na. (2015) Harbinskij rusko-kitajskij pidzhin pervoj poloviny XX veka i ego vliyanie na rusckij i kitajskij yazyki i kul'tury [The Harbin's Russian-Chinese pidgin in the first half of the XX century and their impact on the Russian and Chinese languages and cultures]. *Filologicheskie nauki. Voprosy teorii i praktiki*, no 8–3 (50), pp. 122–127.
- Mal'ceva M.P., Terekhina V.S. (2002) Obshchestvennaya zhizn' Harbina v nachale XX v. [The public life in Harbin in the beginning of the XX century]. *Rossiya i Kitaj na dal'nevostochnyh rubezhah*. Vyp. 3. Blagoveshchensk: Amurskij gos. un-t, pp. 430–434.
- Manifest imperatora Aleksandra I k gruzinskomu narodu ob uchrezhdenii vnutrennego upravleniya Gruzii /

- Pod styagom Rossii. Sbornik arhivnyh dokumentov (1992) [*Manifest of the Emperor Alexander the First*]. M.: Izd. "Russkaya kniga", pp. 258–259.
- Melihov G.V. (1991) Man'chzhuriya dalekaya i blizkaya [*Manchuria – bygone (far) and close*]. Moscow: Nauka.
- Miller A. (2005) Nacionalizm i imperiya [*Nationalism and Empire*]. Moscow: O.G.I.
- Nemirovich-Danchenko Vas. I. (1996) "V gostyah" – poezdka po Kavkazu [*"On a visit" – the journey across the Caucasus*]. Nemirovich-Danchenko Vas. I. Sobr. soch. v 3-h tomah, tom 1. Moscow: TERRA.
- Nemirovich-Danchenko Vas. I. (1892) Po Germanii i Gollandii. Putevye ocherki i vpechatleniya [*Across the Germany and Holland. The travelogue and impressions*]. SPb.: Tip. N.A. Lebedeva.
- Nilus E.H. (1923) Istoricheskiy obzor KVZHD: 1898–1923 gg. [*The historical review KVZHD: 1898–1923*]. Harbin: Tip. KVZHD i tov. "OZO".
- Oglezneva E.A. (2011) Harbin kak mnogonacional'nyy i mnogoyazychnyy centr v pervoy polovine i seredine XX v.: kolichestvennaya harakteristika yazykovoy situacii [Harbin as a multiethnic and multilingual center at the first half and the middle of the XX century]. *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta*. Ser.: Gumanitarnye nauki, no 54, pp. 110–120.
- Ol'shevskiy M.Ya. (2003) Kavkaz s 1841 po 1866 god [*Caucasus: from 1841 to 1866 year*]. SPb.: Izd. zhurnala "Zvezda".
- Pobedonoscev K.P. (1926) Pis'mo ot 20 iyunya 1986 g. [The letters to Alexander III. 1986, June, the 20th] / Centrarchiv. *Pis'ma Pobedonosceva k Aleksandru III*. T. II. Moscow: "Novaya Moskva", pp. 111–117.
- Pobedonoscev K.P. (1926) Pis'mo ot 4 oktyabrya 1983 g. [The letters to Alexander III. 1983, October, the 4th] / Centrarchiv. *Pis'ma Pobedonosceva k Aleksandru III*. T. II. Moscow: "Novaya Moskva", pp. 42–44.
- Pushkin A.S. (1960) Puteshestvie v Arzrum [*A Journey to Arzrum*]. Sobranie sochinenij. T. 5. Moscow: GIHL, s. 412–462.
- Raspredelenie naseleniya po rodnomu yazyku i uezdnam Rossijskoj Imperii krome gubernij Evropejskoj Rossii. Tiflisskiy uezd, g. Tiflis / Pervaya vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj Imperii 1897 g. [*Census, 1897. City of Tiflis*]. Available at: http://demoscope.ru/weekly/ssp/emp_lan_97_uezd.php?reg=525 (accessed 15.12.2016).
- Rybakov A. (2010) "V oblasti kesarya": problema statusa i struktury gruzinskoj pravoslavnoj cerkvi posle otmeny avtokefalii (pervaya polovina XIX veka) [In "the Realm of Caesar": The Problem of Status and Structure of the Georgian Orthodox Church After the Revocation of Its Autocephaly]. *Ab Imperio*, no 3, pp. 113–151.
- Semenov-Tyan-Shanskij V.P. (1910) Gorod i derevnya v Evropejskoj Rossii. Ocherk po ehkonomicheskoy geografii [*Towns and Country in the European Part of Russia. The essays on Economic Geography*]. SPb.: Tip. V.F. Kirshbauma.
- Serrano S. (2013) Voploshchenie nacional'nogo edinstva ili oppozicionnaya sila? [The Georgian Orthodox Church: Manifestation of the National Cohesion or the Opposition?]. *Pro et Contra*, no. 5 (sentyabr' – oktyabr'), pp. 66–79.
- Skurat K.E. (2012) Gruzinskaya pravoslavnaya cerkov' [The Georgian Orthodox Church]. *Skurat K.E. Istoriya Pravoslavnyh Pomestnyh Cerkvej*. Kiev: Kievskaya duhovnaya akademiya, pp. 19–57.
- Urushadze A.T. (2014) Tiflis v 1845–1854 gg.: stolichnye primety i ih znachenie [Tiflis in 1845–1854: the marks of the Capital city and their meaning]. *Goroda v ehtnokul'turnom prostranstve narodov Kavkaza*. Moscow: IEHiA RAN, pp. 174–183.
- Usov V.N. (2003) Poslednij imperator Kitaya Pu I (1906–1967) [*Puyi, the last Emperor of China (1906–1967)*]. Moscow: OLMA-PRESS, pp. 159–162.
- Hunzeh Ch. (2014) Russkie obrazovatel'nye uchrezhdeniya sistemy nachal'nogo i srednego obrazovaniya v Harbine (1898–1930 gg.) [The Russian system of primary and secondary education in Harbin (1893–1930)]. *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta*. Ser.: Gumanitarnye nauki, no 64, pp. 3–7.
- Huehij M. (2015) Russkaya emigraciya v Harbine: vzaimodejstvie dvuh kul'tur [Russian emigration to Harbin: the interrelationship of two cultures]. *Gumanit. vektor*. Ser. Filosofiya, kul'turologiya, no 2 (42), pp. 128–135.
- Cagareli M. (1848) Gruzinskaya Cerkov' svidetel'nica Pravoslaviya Russkoj Cerkvi [The Georgian Church as a testimony of the Orthodoxy for the Russian Church]. SPb.
- Chavchavadze I. (1902) Armyanskie uchenye i "vopiyushchie kamni" [The Armenian scientists and the "crying stones"] / Per. na rus. yaz. N.I. Alekseeva-Meskhieva. Tiflis: Tip. Gruz. Izd. Tovarishchestva, 1902.
- Chernova-Dyoke T.N. (2008) Nemeckie poseleniya na periferii Rossijskoj Imperii. Kavkaz: vzglyad skvoz' stoletie (1818–1917) [*Colonies of the Germans on the periphery of the Russian Empire. Caucasus: looking through the centuries*]. Moscow: "MSNK-press".
- Scherbina A. (2004) Vliyanie integracionnyh i modernizacionnyh processov na Rossijskuyu Imperiyu (vtoraya polovina XIX – nachalo X stoletiya) [The impact of the modernization and integration processes on the Russian Empire]. *Logos*, no 5 (44), pp. 201–215.
- Burbank J, Cooper F. (2011) *Empire in World History. Power and Politics of Difference*. Princeton University Press.

- Carter J.H. (2002) Creating a Chinese Harbin. Nationalism in an International City, 1916–1932. Ithaca: Cornell University Press.
- Chiasson B.R. (2011) *Administering the Colonizer: Manchuria's Russians under Chinese Rule, 1918–1929*. Vancouver: UBC Press.
- Freeze G.L. (2015) From dechristianization to laicization: state, Church, and believers in Russia. *Canadian Slavonic Papers*, vol. 57, no 1–2, pp. 6–34.
- Freeze G.L. (1996) Subversive Piety: Religion and the Political Crisis in Late Imperial Russia. *The Journal of Modern History*, vol. 68 (2), pp. 308–350.
- Gvosdev N.K. (2000) *Imperial Policies and Perspectives towards Georgia, 1760–1819*. London.
- Koga Yu. (2008) "The Atmosphere of a Foreign City": Harbin's Architectural Inheritance. *Consuming the entrepreneurial city: image, memory, spectacle I* / A.M. Cronin, K. Hetherington (eds). NY: Routledge, pp. 221–254.
- Lieven D. (2002) *Empire: The Russian Empire and its Rivals*. Yale University Press.
- Masafumi A. (2010) The China-Russia-Japan Military Balance in Manchuria, 1906–1918 // *Modern Asian Studies*, no 06, vol. 44, pp. 1283–1311.
- Mollenkopf J., Castells M. (1991) *Dual City. Restructuring New York*. New York: Russell Sage Foundation.
- Russian Empire. Space, people, power 1700–1930 (2007) / J. Burbank, M. von Hagen, A. Remnev (eds). Indiana University Press.
- Slezkine Yu. (1994) The USSR as a Communal Apartment, or How a Socialist State Promoted Ethnic Particularism. *Slavic Review*, vol. 53, no 2, pp. 414–452.
- Salukvadze J., Golubchikov O. (2016) City as a Geopolitics: Tbilisi, Georgia – A Globalizing Metropolis in a Turbulent Region. *Cities*, vol. 52, pp. 39–54.
- Suny R. (1994) *The Making of the Georgian Nation*. 2nd ed. Bloomington and Indianapolis
- Tournefort P. de (1717) Lettre XVIII. Voyage d'Armenie et de Georgie // *Tournefort Pitton de. Relation d'un voyage du Levant, fait per ordre du Roy*, vol. II. Paris: Imprimerie royale, pp. 240–322.
- Tsitsishvili N. (ed.) (2010) *Cultural Paradigms and Political Change in the Caucasus*. Saarbrücken: Lambert Academic Publishing.

Е.А. ВАРШАВЕР, А.Л. РОЧЕВА, Н.С. ИВАНОВА

СОЦИАЛЬНАЯ КАРТА РАЙОНА

КАК ИНСТРУМЕНТ ГОРОДСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ¹

Urban Studies and Practices Vol.1 #3, 2016, 31-52

<https://doi.org/10.17323/usp13201631-53>

Авторы

Варшавер Евгений Александрович, MA in Sociology, MA in Government, старший научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС); Российская Федерация, 119571 Москва, просп. Вернадского, 84, корп. 3, оф. 2105.

E-mail: varshavere@gmail.com

Рочева Анна Леонидовна, MA in Sociology, научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС); Российская Федерация, 119571 Москва, просп. Вернадского, 84, корп. 3, оф. 2105.

E-mail: anna.rocheva@gmail.com

Иванова Наталия Сергеевна, бакалавр международных отношений, научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС); Российская Федерация, 119571 Москва, просп. Вернадского, 84, корп. 3, оф. 2105.

E-mail: nataliya.ivanova.0709@gmail.com

Аннотация

Методологически слабым местом активно развивающейся в России в последние годы городской антропологии является область анализа данных и формализации выводов по результатам работы. Результаты исследований нередко остаются на уровне текстовых описаний «первого порядка», переход же к аналитическим обобщениям не осуществляется. В статье предложен инструмент, способный разнообразить методологический арсенал городской антропологии. Этот инструмент – социальная карта района. Он был разработан и апробирован в ходе исследования двух окраинных районов Москвы (Капотни и Кунцева), проведенного в 2014–2015 гг. на предмет интеграции мигрантов на локальном уровне по материалам 170 интервью и 86 дневников наблюдения. Социальная карта не является картой в привычном смысле слова, она не связана с территорией, а представляет собой граф, вершинами которого являются типы жителей, общественные пространства и средства коммуникации в районе. Социальная карта демонстрирует, какие типы жителей – «мигрантов» и «местных» – присутствуют в районе, с кем они общаются, какими районными общественными пространствами и средствами коммуникации пользуются. На основе карты была создана интеграционная концепция московского окраинного района и разработана серия интеграционных мероприятий. Социальная карта, таким образом, является одновременно инструментом анализа данных, способом презентации полученных результатов и основой социальной политики. Авторы подробно описывают методологию исследования, полевые и аналитические мероприятия, связанные с созданием социальной карты, демонстрируют саму карту и приводят примеры описания ее элементов. В резюме обсуждаются другие возможные способы использования этого инструмента для городских исследований.

Ключевые слова: городская антропология; методология исследования; исследования районов; социальная карта; граф; интеграция мигрантов

Введение

Городская антропология – особый и активно развивающийся в последние годы в России жанр исследований, которые проводят социологи, антропологи и урбанисты [Бредникова, Запорожец, 2016; Глазков, 2015; Юдин, Павлюткин, 2015; Будина, 2001]. Обычно в фокусе таких исследований находятся городское пространство и его использование, разного рода явления, имеющие место в городе, а также отдельные территории в связи с теми или иными

¹ Статья написана на основании научно-исследовательской работы «Разработка методологических подходов к оценке регулирующего воздействия законодательства в области миграции на основе социологических методов» в рамках государственного задания РАНХиГС на 2016 г.

явлениями. Тексты, создаваемые по результатам исследований, представляют собой описание соответствующих явлений той или иной степени насыщенности (*thickness*) [Geertz, 1973]. Особенностью этой традиции, частично связанной с ее теоретическими основаниями, является нежелание авторов редуцировать сложность описанного в работе мира до четких выводов, в результате чего результатом исследования, образно говоря, нередко является текст статьи сам по себе [DeSena, Krase, 2015; Spissu, 2015; Gagné, 2004; Broadway, 1990; Campa, 1990]. Можно также говорить об определенной ограниченности аналитических техник.

Данная статья предлагает дополнить арсенал полевой городской антропологии способом анализа и представления результатов исследования, который получил название «социальная карта района». Карта была создана по результатам социологического исследования, в течение полутора лет осуществлявшегося группой ученых из РАНХиГС. В статье представлена как сама карта, так и детальное описание исследовательских процедур, связанных со сбором, организацией и анализом данных, при помощи которых эта карта была создана.

Результат исследования — социальная карта — является вкладом в описание жизни в московских окраинных районах, до последнего времени рассматривавшихся как *terra incognita*. Описывая московский окраинный район на предмет представленных в нем социальных групп, общественных пространств и средств коммуникации в связи друг с другом, карта проливает свет на детали жизни в таких районах, а также является действенным инструментом для организации практических мероприятий, призванных изменить те или иные структурные компоненты районной жизни, отраженные на карте.

В статье мы сначала указываем на позицию нашей работы в контексте традиции городской антропологии, затем описываем методологию и ход исследовательского проекта, далее представляем социальную карту района, детально рассказывая об отдельных ее элементах, а вслед за этим, в резюме, показываем, каким образом она использовалась для осуществления научно-практических проектов по интеграции мигрантов в московских районах и как ее можно использовать для других задач и описаний, связанных с традицией городской антропологии.

Обзор литературы

Данная статья является попыткой осуществить теоретико-методологический вклад в исследовательскую традицию, известную как городская антропология. В рамках статьи под этим термином мы подразумеваем достаточно расплывчатый корпус текстов, институционально укорененных как в антропологии, так и в социологии, и посвященных тем или иным аспектам городской жизни. Имея более чем столетнюю историю, базируясь на основополагающих работах чикагской школы [Burt, 2005; Парк, 2002; Warner, 1963] и вдохновляясь классическими европейскими социологическими работами, посвященными городу [Зиммель, 2002; Tönnies, 2002; Дюркгейм 1994], в отношении методологии городская антропология прежде всего ориентируется на качественные методы. Эти методы частью разработаны на ниве классической антропологии [Whitehead, 2005], частью связаны уже непосредственно с городской социологической и антропологической традицией [Pardo, Prato, 2016]. Пройдя несколько этапов, городская антропология институционализировалась к 1980-м: появились журналы и конференции, объединившие авторов исследований, работающих по городской тематике в схожем методологическом режиме [Prato, Pardo, 2013]. В настоящий момент городская антропология — это мощная индустрия производства исследований и статей, частью объединенных «левой» повесткой дня [Sanjek, 1990], но куда в большей степени единых в части методологии [Pardo, Prato, 2016].

Изучение явлений в тех или иных относительно четко очерченных локациях — один из ключевых методологических подходов в городской антропологии. Иногда, как в классическом исследовании Уорнера [Warner, 1963], такой локацией может стать небольшой город, иногда исследование может быть посвящено жизни одной улицы [Jacobs, 1961], часто, однако, объектом или контекстом анализа становится городской район [Olson, 1982]. Районные исследования осуществлялись на протяжении всей истории подхода. Одним из первых исследований такого рода стала работа Харви Зорбо, посвященная описанию нескольких районов, расположенных в северной части Чикаго [Zorbaugh, 1983]. Знаковыми исследованиями в десятилетия институционализации направления являются работы Гэри Брана-Шуте и Гэри Филипсена. Брана-Шуте

Социальная карта района

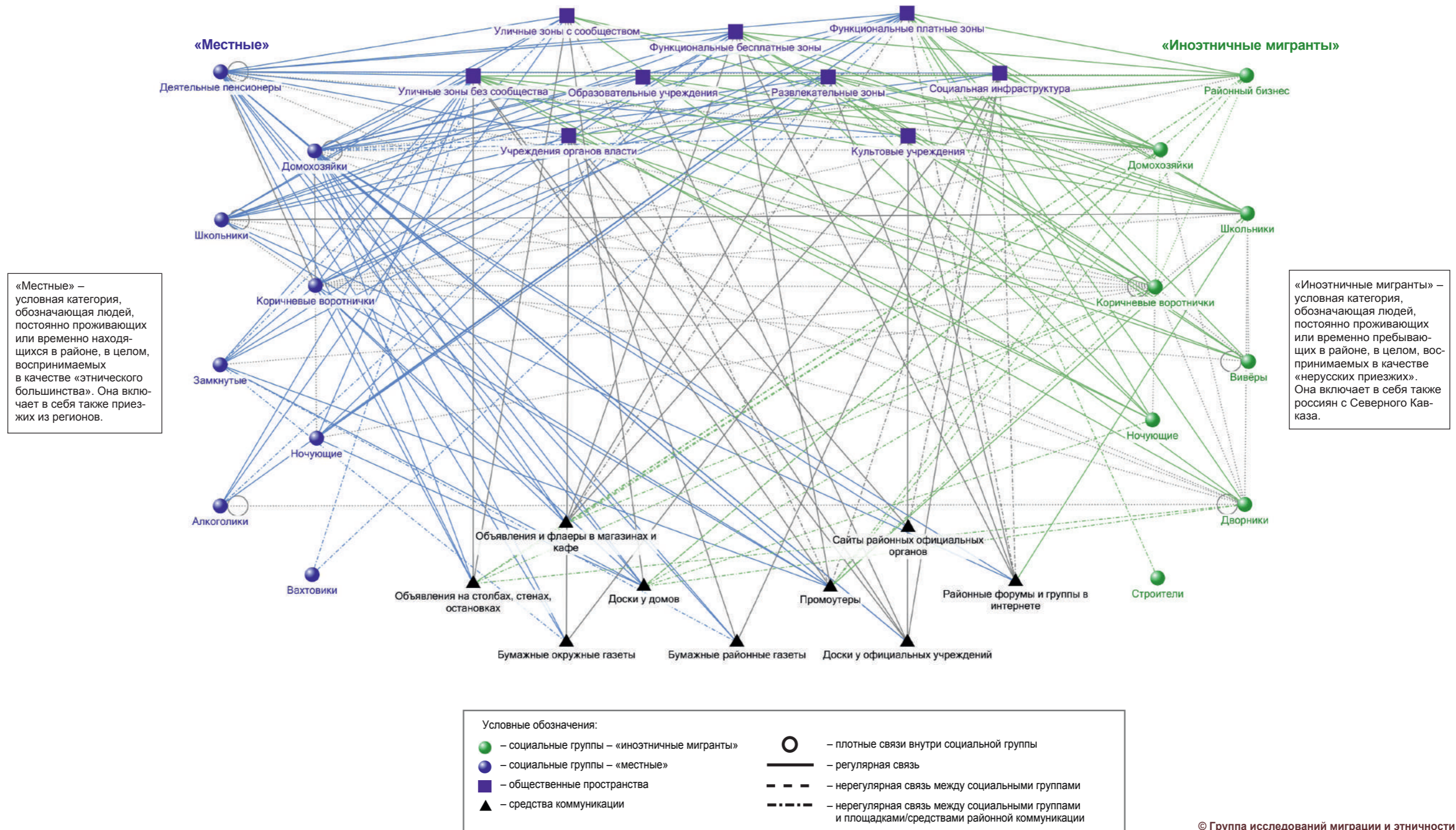


Рис. 2. Социальная карта района

изучал жизнь в креольском районе столицы Суринама Парамарибо [Brana-Shute, 1979], а Филипсен исследовал Тимстервиль — рабочую окраину Чикаго [Philipsen, 1975]. Из современных работ следует отметить текст Иды Суссер [Susser, 2012], посвященный одному из районов Бруклина, а также исследование Джеффри Сколла и Максимилиано Корстанье, в фокусе которого искусство в городских районах, расположенных в Милуоки (США) и Буэнос-Айресе (Аргентина) [Skoll, Korstanje, 2013].

Не будет ошибочным утверждение, согласно которому в основании городской антропологии в значительной степени лежат исследования мигрантов. В частности, классическая чикагская теория о замещении (succession) [Park, 1936] описывает именно мигрантские группы, находящиеся в поиске «экологической ниши». Единицей анализа, изучаемой на предмет изменений, в этой теории является район. Современные же исследования на стыке миграции и городской антропологии районов выполнены зачастую в одной из двух модальностей. Первая модальность — это изучение некоторых характеристик мигрантских групп, проживающих в тех или иных районах. Например, Мин Джоу на примере нью-йоркского Чайна-тауна показывает, как связаны между собой доходы и уровень образования в «этнических анклавах» [Zhou, Logan, 1989], а Кэролин Бреттель на примере Далласа демонстрирует, каким образом в таких районах происходит интеграция мигрантов [Brettell, 2005]. Вторая модальность — это исследование взаимодействия людей разного происхождения в районе. В частности, исследование Кэрин Петерс посвящено смешанным районам в двух голландских городах [Peters, 2011], а Татьяна Матейскова и Хельга Лейтнер изучают отношения мигрантов и немигрантов в Берлине [Matejskova, Leitner, 2011].

Наше исследование, таким образом, во-первых, относится к традиции городской антропологии, во-вторых, фокусируется на процессах, протекающих в городском районе, в-третьих, описывает в этих районах характеристики взаимодействий мигрантов и немигрантов.

Как отмечалось ранее, карта, которой посвящена данная статья, была создана в рамках научно-практического проекта, связанного с интеграцией мигрантов в местных сообществах. Карта стала инструментом создания так называемой интеграционной концепции московского района — совокупности действий, способствующих интеграции иноэтнических мигрантов в районную жизнь. На практике это означает в первую очередь интенсификацию коммуникации с «принимающим» населением [Варшавер, Рочева, 2016]. Однако кто с кем и где должен общаться? Какие группы — мигрантские и немигрантские — есть в районе? Где они пересекаются? Читают ли они объявления? Для создания интеграционной концепции, а также организации интеграционных мероприятий требовались ответы на эти вопросы. Для того, чтобы получить ответы, была создана социальная карта московского окраинного района.

Социальная карта не является картой в привычном смысле слова, не связана с территорией и представляет собой граф², состоящий из трех типов вершин и ненаправленных связей (в том числе «петель»³). Первый тип вершин — это социальные группы, выделяемые по совокупности признаков, второй тип — характерные общественные пространства района, третий тип — средства коммуникации, существующие в районе (доски объявлений, интернет-форумы, газеты и проч.). Связи между группами и общественными пространствами или средствами коммуникации означают, что представители этих групп обычно бывают в рассматриваемых пространствах, а также используют имеющиеся средства коммуникации. Связь между пространством и средством коммуникации означает, что в типичном случае средство коммуникации расположено в этом пространстве (например, доска объявлений часто находится на детской площадке). «Петля» означает, что зафиксирована интенсивная коммуникация между представителями соответствующей социальной группы. Сплошные линии означают наличествующие регулярные связи, пунктирные — нерегулярные связи (например, такой пунктир соединяет домохозяек — мигранток и немигранток, сообщая, что, хотя они встречаются на детской площадке, взаимодействия между ними не происходит). Ниже представлено описание исследования — его контекста, дизайна, методологии и аналитических процедур, — в результате которого карта была создана.

² В разработке этого подхода мы ориентировались на акторно-сетевой подход Б. Латура [Латур, 2014].

³ Петля в сетевом анализе — это ненаправленная связь, соединяющая вершину саму с собой.

Исследование московского района на предмет интеграции мигрантов: полевого дизайн и аналитические процедуры

Цель исследования состояла в создании детального описания окраинного района Москвы. Это описание было создано в результате выделения общего для двух существенно различающихся районов — Кунцева и Капотни. С одной стороны, можно предположить, что таким образом был описан типичный район, с другой, такое описание требует более широкой представленности районов. Можно, следовательно, говорить не об описании типичного района, а о важном шаге на пути к созданию такого описания. Работа была начата в Капотне, имеющей имидж неблагополучного района, а район Кунцево был выбран по контрасту.

Капотня — часть Юго-Восточного административного округа Москвы, Кунцево — часть Западного округа. Капотня — это «анклав», поскольку до ближайшей станции метро нужно добираться на автобусе или маршрутке. Кунцево, напротив, имеет хорошее транспортное сообщение, на его территории расположены две станции метро: «Кунцевская» и «Молодежная». Кроме того, через Кунцевский район проходит железнодорожная ветка с крупным транспортным узлом (железнодорожные станции Кунцево, Рабочий Поселок), от станции метро «Молодежная» отправляются автобусы к подмосковным городам. Различаются районы и по количеству проживающих: население Капотни не превышает 30 тыс., население Кунцевского района составляет 125 тыс. На данный момент в Кунцеве представлена разнообразная инфраструктура, включая большие магазины, учреждения высшего образования и даже контактный зоопарк, в Капотне же представленность подобных учреждений ограничивается ДК, двумя библиотеками, двумя школами, рынком и несколькими кафе. В то же время у двух рассматриваемых районов есть схожие черты. Так, обе территории развивались до 1960-х годов как отдельные и независимые населенные пункты: Кунцево представляло собой подмосковный город с промышленным «ядром» (вокруг нынешней станции Рабочий Поселок) и рекреационно-оздоровительной зоной (Центральная клиническая больница), Капотня формировалась вокруг нефтеперерабатывающего завода. До того на территории районов находились деревни, жители которых, не меняя места жительства, стали москвичами. Кроме того, в позднее советское время оба района пополнились новыми жителями, которых переселяли из коммунальных квартир в центре города.

Эмпирическую базу исследования составили материалы, собранные качественными методами: интервью и наблюдением. В течение полутора лет в двух районах было взято более 170 интервью общей продолжительностью более 3 тыс. минут. Часть интервью была транскрибирована, остальные зафиксированы в дневниках. Гайд интервью включал следующие блоки: 1) социально-демографические характеристики информанта, в том числе миграционный опыт; 2) режим пользования районом (живет или работает на территории района, какой районной инфраструктурой пользуется и как часто, каковы районные маршруты); 3) социальный капитал, связанный с районом (социальные связи в районе, способы их приобретения и поддержания); 4) средства коммуникации, связанные с районом (знает ли районные новости, откуда получает информацию о районе, какие видит в районе проблемы).

Другой использованный метод исследования — включенное наблюдение. Во-первых, в течение в общей сложности трех месяцев исследователи снимали в районах жилье. Во-вторых, проводилось наблюдение в общественных пространствах на предмет того, какие люди там бывают (есть ли сообщество жителей, т.е. знакомых между собой и регулярно встречающихся жителей района) и какие взаимодействия происходят (кто с кем взаимодействует; степень регламентированности взаимодействий; открытость доступа; необходимость денежных отношений). Результаты наблюдения были зафиксированы в 86 дневниках.

Полевая работа в каждом районе была выстроена с учетом его возможной неоднородности как территориальной единицы. Для того чтобы это разнообразие учесть и охватить весь район, полевая работа была организована в разных частях района, а выделение этих частей либо основывалось на существующем делении (как в Капотне, где существуют «кварталы»), либо проводилось исследователями самостоятельно (как в Кунцеве, где исследователи произвольно разделили район на шесть частей). Деление на кварталы или секторы учитывалось при проведении наблюдений и интервью.

Отбор информантов производился в соответствии с принципами теоретической выборки [Strauss, Corbin, 1998], требующими обеспечить разнообразие случаев. Тремя критериями для обеспечения этого разнообразия были пол, возраст и сектор проживания/пребывания в районе. Информацию по каждому опрошенному информанту — его пол, возраст, сектор, занятость, режим пользования районом — исследователи заносили в специальную таблицу и на основе этих данных регулярно подсчитывали выборку.

Таблица 1 демонстрирует пример такого подсчета в первый месяц исследования. После этого подсчета было решено скорректировать исследовательские усилия и в первую очередь искать информантов из тех типов, которые пока не были охвачены исследованием (среди них женщины до 25 лет во втором секторе, мужчины любого возраста в шестом секторе и т.д.).

Таблица 1. Пример расчета для отбора информантов

	1-й сектор		2-й сектор		3-й сектор		4-й сектор		5-й сектор		6-й сектор	
	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж	м	ж
0–25 лет	0	2	2	0	2	2	0	1	1	1	0	0
26–59 лет	2	1	3	3	7	4	1	3	1	2	0	1
60+	0	2	3	2	1	0	1	2	2	2	0	1
Сделано	5		13		16		16		9		2	
Добрать	7		2		3		5		3		10	

Анализ данных проводился в ходе регулярных встреч исследовательской группы (всего более 50 часов), с использованием элементов метода «Длинный стол»⁴. В процессе исследования, сначала в режиме рукописных черновиков, затем — в программе NodeXL, разработанной для сетевого анализа, была создана сеть района. Карта стала одновременно методом анализа данных и результатом этого анализа.

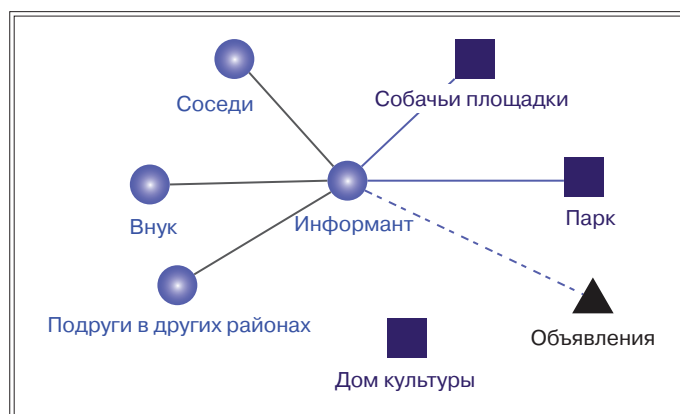


Рис. 1. Пример графа, описывающего эго-сеть информанта

Если несколько формализовать описание процесса создания социальной карты района, можно сказать, что создавалась она в три этапа. На первом этапе на основе интервью и/или наблюдений для каждого информанта создавалась так называемая «эго-сеть» — граф, в центре которого находился сам информант. Кроме того, на этом графе были представлены люди,

4 «Длинный стол» — это методика работы, предполагающая регулярные встречи исследовательской группы для обсуждения хода проекта: от постановки проблемы и теоретических вопросов до методических сложностей и аналитической работы. «Длинный стол» одновременно служит «производству» исследования и исследователя, поскольку предполагает выявление и заполнение лакунов в знаниях, и выполняет функцию «интеллектуальной поддержки» для участников проекта. См.: [Ковалев, Штейнберг, 2009; Шанин, 1998].

с которыми он общается (конкретные или обобщенные до социальных групп), общественные пространства, в которых он бывает, а также средства коммуникации в районе, которыми он пользуется. Например, на *рис. 1* представлена районная эго-сеть одного из информантов — женщины-пенсионерки, которая часто бывает на детских площадках со своей собакой и гуляет в Филёвском парке с внуком. В парке она читает объявления, на собачьих площадках общается с другими собаководами, а кроме того, активно общается с соседями. Таким образом, обозначающая ее вершина соединена связями с двумя другими вершинами, обозначающими жителей — собаководов и соседей, с двумя вершинами, обозначающими районные пространства, где она бывает — парком и собачьими площадками, а также с вершиной, обозначающей объявления в парке. Кроме того, отдельно был обозначен дом культуры, чтобы продемонстрировать отсутствие связи.

На втором этапе на основе созданных эго-сетей конструировались типичные группы жителей, общественные пространства, а также средства коммуникации. Типичные группы выделялись по возрасту, характеристикам занятости, режимам пребывания в районе и проч. Не являясь типологией в чистом виде, эта группировка позволила, балансируя между детализацией и грубостью описания, в целом описать всю совокупность информантов. Особенностью ее создания является использование процедуры, аналогичной кластерному анализу в математической статистике, когда группы создаются на пересечении нескольких характеристик, при этом (в этом отличие от указанного статистического метода) для конструирования каждой следующей группы может использоваться свой, несколько отличающийся, набор факторов. Требование к выделяемым группам, таким образом, состояло, с одной стороны, в том, чтобы по одной или нескольким характеристикам они отличались от других групп, с другой — чтобы эти группы значимым образом присутствовали как в массиве данных, так и в районной жизни.

Типичные общественные пространства были выделены в результате более конвенциональной классификации⁵. Классификация предполагала, во-первых, создание списка всех возможных общественных пространств (это делалось на основе анализа интервью и наблюдений), во-вторых, группировку пространств по характеристикам доступа, степени регламентированности, необходимости денежных расчетов, а также по наличию в них сообществ. В описание типичных пространств были включены типичные группы, их посещающие, типичные практики и режимы посещения, а также типичные средства коммуникации, связанные с этими пространствами.

Типичные средства районной коммуникации — доски объявлений, районные СМИ, интернет-форумы и проч. — также были выделены и сгруппированы на основе наблюдений и интервью (в частности, с целью фиксации средств офлайн-коммуникации исследователи ходили по специальным маршрутам внутри районов). Их описание — это указание на типы информантов, которые ими пользуются, а также — на общественные пространства, связанные с этими средствами коммуникации (например, листовки распространяются на пяточке рядом с метро).

Каждая группа, общественное пространство или средство коммуникации, выделенное в качестве типичного, а также связи между ними проблематизировались в ходе обсуждений, в результате чего несколько раз набор типов претерпевал изменения, равно как и связи между ними.

На третьем этапе создания карты все получившиеся типы (жителей, пространств, средств коммуникации) были загружены в программу NodeXL, и с ее помощью создан граф (*рис. 2* на вклейке между с. 32 и 33). Каждый тип становился вершиной графа, в программе нужно было отметить наличие или отсутствие связи с другими вершинами; если связь присутствовала, она характеризовалась как регулярная или нерегулярная (т.е. выбирался тип линии). Ниже представлено краткое описание каждой вершины, а также примеры детального описания двух групп жителей (мигрантов и немигрантов), одного типа общественных пространств, а также одного типа средств коммуникации.

5 В международной литературе существует ряд классификаций общественных пространств (например, [Carmona, 2010]), однако ни одна из них не удовлетворяла нашим требованиям. Поэтому в ходе исследования была создана отдельная классификация общественных пространств окраинных районов Москвы.

Результаты исследования: социальная карта района и ее описание

Прежде чем перейти к краткому описанию карты, следует еще раз оговориться, что ее основная цель состояла в описании района для дальнейшего проведения интеграционных мероприятий⁶. В связи с этим изначально было принято решение создать две большие и очень условные подгруппы жителей — «иноэтничные мигранты» (далее — «мигранты») и «местные». Эти подгруппы, как следует из названий, были сконструированы на основании пересечения, с одной стороны, миграционного опыта, а с другой — этничности. Так, подгруппа «мигранты» включает иностранных иноэтничных мигрантов и внутренних мигрантов из российских регионов Северного Кавказа, а в подгруппу «местные» попадают представители воспринимаемого «этнического большинства» независимо от их миграционного опыта.

Для выделения типов жителей были важны следующие характеристики: тип занятости, режим пользования районом (в том числе пространствами и средствами коммуникации), районный социальный капитал. На основе анализа эмпирических данных были сформированы 16 типов: восемь типов «мигрантов» и восемь типов «местных».

Кратко охарактеризуем каждый тип, начав с «местных». «Деятельные пенсионеры» (1) — это жители пожилого возраста, хорошо интегрированные в район за счет социального капитала, приобретенного в советское время и поддерживаемого участием в работе учреждений социального и культурного профиля (Совет ветеранов, Дом культуры). Другой тип пожилых жителей, «замкнутые» (2), напротив, в районную жизнь включены слабо, поскольку либо избегают массовой активности, в которую вовлекаются «деятельные пенсионеры», либо увлечены дачей, либо обеспечивают ежедневный уход за тяжелобольным родственником. «Школьники» (3) активно вовлекаются в районную жизнь через образовательные и дворовые институты. Через «детские» институты интегрируются в районы «домохозяйки» (4) — женщины, которые занимаются в основном домашним хозяйством и детьми; они активно обмениваются информацией о доступных в районе детям занятиях и инфраструктуре. «Ночующие» (5), как следует из названия, в районе только ночуют, а работают и проводят досуг вне его границ, набор используемых ими пространств и средств коммуникации минимален, как и районный социальный капитал, в силу чего в район интегрированы очень слабо. «Алкоголики» (6), много времени проводящие на территории района, тем не менее в районную жизнь включены слабо: тесно коммуницируя внутри своих сообществ, они мало общаются с другими жителями. «Коричневые воротнички» (7) — это работники сферы обслуживания, в силу специфики своей деятельности они много общаются с жителями района и выступают своего рода информационными «хабами», собирая и распределяя районную информацию. Практически никак не включены в районную сеть «вахтовики» (8) — русские внутренние мигранты, которые физически находятся на территории района по две недели, но социально и ментально остаются в родном городе, рассматривая Москву лишь как временное место работы, «вынесенное» за рамки своего города.

Другие восемь типов — это «мигранты». «Районные предприниматели» (1) — владельцы малого бизнеса из числа мигрантов — обладают значительным районным социальным капиталом за счет частого общения с разными жителями и давнего проживания на территории района. В отличие от них «дворники» (2), хотя и проводят почти все время на территории района, мало с кем знакомятся, кроме своих коллег. «Школьники-мигранты» (3), как и их «местные» сверстники, включены в районную социальную жизнь через образовательные и дворовые институты. «Коричневые воротнички» (4), работники сферы обслуживания, часто общаются с разными жителями, однако становятся информационными «хабами» прежде всего для других мигрантов. Несмотря на то, что режим пользования районом у домохозяек (5) из числа мигрантов слабо отличается от «русских» домохозяек, в районную жизнь они включены хуже и обладают очень скромным социальным капиталом. «Ночующие» (6) «мигранты» включены в районную жизнь еще слабее, чем «местные», поскольку работают, как правило, еще более интенсивно. Пребывание в районе «строителей» (7) часто ограничено строительной площадкой, где они работают и отдыхают. «Вивёры» (8) — это молодые мигранты, которые не только работают, но

⁶ Именно с этим связано исследование общественных пространств на предмет регламентированности поведения и наличия сообществ, поскольку каждое пространство также исследовалось на предмет возможности проведения там интеграционных практик. Кроме того, именно с этим связано выделение средств коммуникации в районе и паттернов их использования, поскольку это позволило бы сделать приглашение к участию в мероприятиях эффективным. Также с этим связаны основания выделяемых типов и подгрупп жителей.

и стремятся проводить досуг в разных общественных пространствах — в районе проживания или в других районах.

Общественные пространства сгруппированы в девять типов по четырем основаниям (см. *Прил.*). (1) Уличные зоны без сообществ — это пространства, слабо регламентированные в части поведения, не имеющие ограничений в части доступа, автоматически не подразумевающие, что их посетители будут тратить деньги, а также не связанные с определенными сообществами. Среди таких пространств — улицы, парки, бульвары и берега реки. (2) Уличные зоны с сообществами в целом дублируют первый тип, но, как следует из названия, отличаются от него наличием более или менее постоянного сообщества. Примерами этого типа являются детские площадки (сообщество мам и нянь), гаражи (сообщество мужчин-автолюбителей), собачья площадка (сообщество собаководов). (3) Функциональные платные зоны — это пространства, к которым относятся магазины, парикмахерские и ремонтные мастерские, которые в общем случае предполагают, что посетители будут тратить деньги на определенные услуги. (4) Функциональные условно бесплатные зоны не предполагают обязательных целевых трат и в некоторых случаях могут включать разные модусы посещения. К таким зонам относится, например, «Ашан» в районе Кунцево, который используется «школьниками» для тусовок, а «ночующими» для закупок. (5) Социальная инфраструктура — больницы, социальные службы, советы ветеранов — не подразумевает трат, достаточно регламентирована в части поведения, зачастую не имеет ограничений доступа и почти обязательно является «носителем» сообщества. (6) Зоны развлечений за деньги подразумевают обязательные траты, регламентированы, зачастую не имеют ограничений доступа, а также могут содержать, а могут не содержать сообществ. Кроме того, выделяются (7) образовательные учреждения, характеризующиеся особым режимом доступа и наличием сообществ, (8) учреждения органов власти с жестко регламентированным поведением посетителей, а также (9) культурные учреждения, в которых поведение посетителей регламентировано и функционируют сообщества.

Средства коммуникации существуют частью в физическом пространстве, частью — онлайн. Соответственно, создание этой типологии требовало организации «поля» как в самих районах, так и в Интернете. Выделение типов средств коммуникации и их характеристик основывалось на том, какого рода информацию они несут, какого рода коммуникация является нормативной, кто и в каком режиме ими пользуется. На основе этой работы было выделено девять типов средств коммуникации, использующихся для передачи информации между жителями района: (1) бумажные районные газеты, (2) бумажные окружные газеты, (3) сайты районных официальных органов, (4) районные форумы и группы в Интернете, (5) промоутеры, (6) объявления на столбах, стенах, остановках, (7) доски объявлений у домов, (8) доски объявлений у официальных учреждений, (9) объявления и флаеры в магазинах и кафе. Официальные районные газеты больше не выходят, зато до сих пор существуют различные районные СМИ, связанные с районными учреждениями или издаваемые активистами. Например, в районе Кунцево есть газета «Молодо-зелено», которую издает ДК «Зодчие». Действенным средством коммуникации являются доски объявлений. Они существуют в двух соревнующихся модальностях — коммуникация власти с населением и коммуникация жителей между собой. В связи с этим дворники регулярно срывают «неофициальные» объявления, жители же взламывают замки на застекленных досках, заменяя их на проволоки. Большой активностью характеризуются форумы и группы в Интернете, зачастую они являются пространством интенсивного взаимодействия домохозяек, а также школьников между собой.

Таким образом, было выделено восемь типов «местных», восемь типов «мигрантов», девять типов общественных пространств и девять типов средств коммуникации. Дальнейшая работа предполагала кропотливое исследование каждой из 665 связей⁷, результатом чего и стала карта. Детальное описание карты — ее вершин и связей — представлено в работе [Варшавер, Рочева, Иванова, 2016], здесь же будут приведены четыре примера подробных описаний вершин и связей, из них исходящих. Из «местных» были выбраны домохозяйки, из «мигрантов» — дворники, из общественных пространств — уличные зоны с сообществом, из средств коммуникации — районная газета.

7 К сожалению, не по каждой связи количество информации было достаточным, и часть связей описана в гипотетическом ключе.

«Местные»: «домохозяйки»

Представители этого типа — местные жительницы, которые заняты домашним хозяйством и воспитанием маленьких детей, — хорошо интегрированы в районную жизнь. Они проводят много времени на территории района, посещают большое число районных общественных пространств и следят за районными новостями через многочисленные средства местной коммуникации. Опосредуют включенность их дети: мамы отводят и забирают детей из детского сада и школы, водят на дополнительные занятия в Дом культуры, гуляют с ними на бульварах, в парках и других зеленых зонах, на детских площадках, посещают кинотеатры и кафе. Вокруг детских площадок, дополнительных занятий и образовательных учреждений формируются сообщества мам-домохозяек, внутри которых происходит интенсивная циркуляция информации: в частности, они активно обмениваются информацией о районной и окружной детской инфраструктуре. Помимо интенсивной коммуникации между собой, представители этого типа регулярно общаются с другими типами жителей — в первую очередь с «деятельными пенсионерами», с которыми они сталкиваются регулярно во дворах, на детских площадках, в учреждениях культуры, а также с «коричневыми воротничками» из числа местных жителей, поскольку активно пользуются районной сферой обслуживания. С жителями из числа мигрантов их связи не такие устойчивые: они реже общаются с предпринимателями и «коричневыми воротничками» из числа мигрантов, с дворниками, а с «иноэтничными» домохозяйками иногда даже конфликтуют (рис. 3).

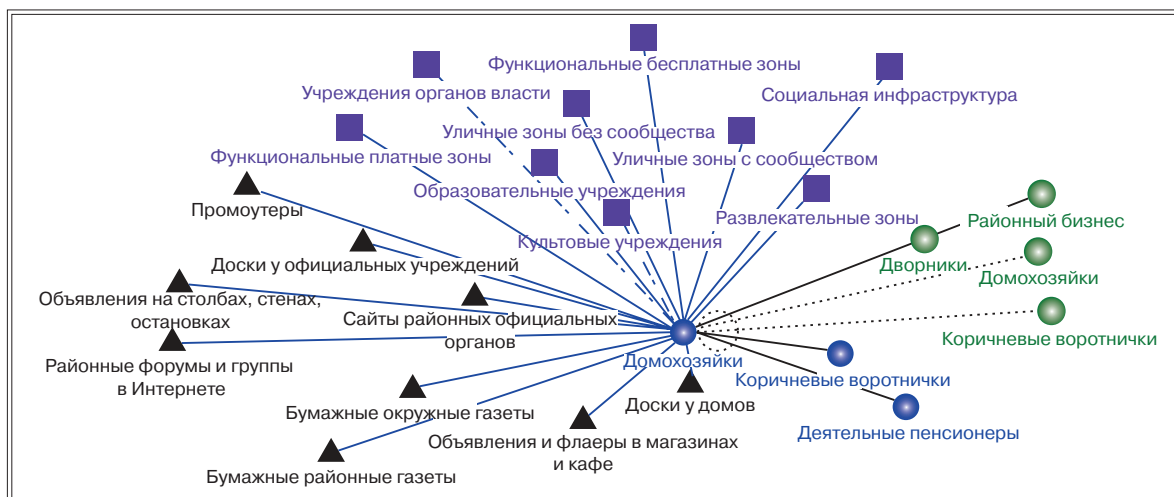


Рис. 3. Домохозяйки как тип «местных жителей»

О плотности связей между представителями этого типа свидетельствует высокая скорость распространения среди них информации:

Сколько ни клеишь объявлений «курсы английского от шикарного преподавателя» — их срывают, их не читают, только если яркая картинка — ее заметят и все. Но стоит одной маме в детском саду сказать, что мой ребенок занимается в таком-то кружке — вся группа у нас. Ну не вся, но половина. Это называется сарафанное радио. Сарафанное радио в Капотне работает на первом месте.
(Кап-004)

Такой родительский социальный капитал обеспечивает не только высокую «информатизацию», но и возможность кооперации и доступ к другим видам капитала. Например, родители, живущие рядом, могут забирать с занятий не только своих детей, но и детей своих соседей:

*Р: Мы [детей на занятия] приводим, на три часа оставляем.
И: Три часа что делаете?*

Р: Я в основном привожу, потом муж забирает. Сейчас объединяются: кто-то один забирает детей сразу, привозит сюда [на автобусную остановку].

И: Да, это удобно.

Р: Да, потому что там есть люди, у которых маленькие дети, поэтому стараемся попеременно так.

И: И есть те, кто живет рядом?

Р: Да, просто так получается, что из нашего района много кто туда ездит, поэтому объединяемся.

(Интервью rg6_2015_013)

Районный социальный капитал «домохозяек» позволяет им получать доступ к ресурсам друг друга, например, одалживать друг у друга деньги:

Ж. рассказала, что она из Владивостока, живет в Москве лет 15, в разных районах. <...> Она в районе имеет «полный комплект» друзей, точнее, подруг, других мам. Знакомилась с ними через практики, связанные с ребенком. Они выручают ее, в том числе могут одолжить денег до зарплаты.

(Дневник rg6_2015_d39_2804)

Для этого типа жителей длительность проживания в данном районе не имеет большого значения: даже те, кто переехал в район недавно, быстро интегрируются через детскую инфраструктуру.

И: А как друзья появились?

Р: Сначала коляски катали вместе, как у всех мамочек. То есть сначала в песочнице знакомилась.

(Интервью rg4_2015_031)

Мамы-«домохозяйки» много времени проводят на территории района, гуляя с детьми или перемещаясь с ними между разными занятиями и кружками, и внимательно смотрят на доски объявлений, стенды с афишами и прочие уличные носители информации. Кроме того, они пользуются сетью Интернет, чтобы находить информацию и обмениваться советами, идеями.

Последние шесть лет, как вышла замуж, — живет с мужем в Кунцево. <...> Про район узнавала через Интернет, разыскивая там всю нужную информацию: где ближайший магазин, например. Газету не читала — говорит, ничего там ей не казалось интересным, пару раз полистала; вот если бы картинки были поярче, а то ведь такой старый формат. И сейчас если ищет какую-то информацию — где погулять в Кунцеве, например, — то делает это в Интернете.

(Дневник rg6_2015_d39_2804)

«Местные» мамы-«домохозяйки» успешно включаются в районное сообщество через участие в «детских» институтах: часто бывают на детских площадках, водят детей в школу, детский сад, на дополнительные занятия. Они интенсивно обмениваются друг с другом информацией на темы, связанные с детьми, не только офлайн, но и в сети Интернет. Сама позиция домохозяйки с детьми предполагает активное вовлечение в районную жизнь независимо от того, проживает ли она в этом районе с рождения или переехала из другого района Москвы или региона России.

«Мигранты»: «дворники»

Дворник — это, пожалуй, наиболее тиражируемый образ мигранта, транслируемый в СМИ. Кроме того, это парадоксальный тип жителя: он много времени проводит в районе, регулярно видит жителей дома, за территорию которого отвечает, но тем не менее слабо интегрирован в районную социальную жизнь (рис. 4). Дворники мало с кем общаются, кроме своих коллег

(которые часто являются их родственниками), мало где бывают, ни к каким районным каналам коммуникации не подключены. В целом в районе они находятся скорее «физически», тогда как эмоционально и ментально связаны со странами происхождения, где находятся члены их семей. Они отправляют большую долю заработной платы на родину в семью, в Москве расходуют деньги только по необходимости: прежде всего, на еду, жилье, связь.

«Дворник» работает, живет и проводит свободное от работы время в одном районе. Он может пользоваться тем жильем, которое предоставляет работодатель (общежитие), или снимать жилье самостоятельно. В Кунцеве есть как минимум два общежития, где и живут дворники, работающие в этом районе. В Капотне до недавнего времени дворники также жили в общежитии, расположенном в одном из кварталов, однако в связи с конфликтом, произошедшим в общежитии в 2013 г., переехали в соседний район, откуда теперь ездят на работу на велосипедах. У дворников плотный график работы, в связи с чем выходные дни они преимущественно посвящают решению бытовых проблем (стирка, закупка продуктов в супермаркетах). Ниже приводится отрывок из дневника, описывающий одного из представителей этого типа районных жителей:

В Москве он с 2007 г., последние четыре года в Кунцеве, приехал в район на стройку, потом стройка закончилась и он стал дворником. В районе вообще оказался по приглашению «техника», с которой он начал работать в другом районе и которая пришла сюда работать и позвала его с собой. У него в Узбекистане семья: жена и трое детей, старший кончил колледж. Жена никогда не приезжала в Москву. Каждый год на два-три месяца ездит домой. На это время начальство или он сам подбирают человека на его место; проблем с этим, видимо, не возникало, — значит, циркуляция неплохая. Живет в общежитии. <...> С ним в комнате живут трое молодых узбеков из Каракалпакстана (тоже Узбекистан). С ними он тут познакомился — а кроме, говорит, ни с кем в Москве не знакомился. Есть друзья из кишлака, живущие в Москве на разных станциях метро (от станции «Ленинский проспект» до станции «Спортивная»), но с ними общается только по телефону. Лично с ними встречается дома, в Узбекистане. Работает на этом участке (два подъезда) 15 дней, до этого работал у пятиэтажки рядом. Разницы в отношении людей к нему и между собой не заметил. В ДК никогда не был, но «раз вы рассказали — схожу». Про «Ашан» знает от соседей своих молодых, которые, видимо, гуляют по району или по Москве больше него. Ему «уже», говорит, незачем гулять по Москве, он уже типа стар. Раньше вот гулял, когда только приехал. В «Ашан» собирается сходить в воскресенье. А так в свободное время стирается, моется и смотрит телевизор, фильмы по НТВ. В общежитии ни с кем не общается из других комнат. <...> На новости и проблемы района ему в общем наплевать — говорит, нет времени. Новости узнает из телевизора.
(Дневник pr6_2015_d6_1002)



Рис. 4. Дворники как тип жителей-мигрантов

Круг общения «дворника» ограничен земляками и родственниками, которые либо живут вместе с ним (например, дворник может жить с супругом/супругой или с соотечественниками), либо в других московских районах, и в этом случае они видятся один раз в 1–2 месяца. От них же он получает новую информацию, а кроме того, смотрит телевидение и новостную ленту в сети.

Наши новые знакомые — киргизы, живут в общежитии на [название улицы]. Беседа шла в основном с А, мужчиной лет сорока, так как он лучше всех изъяснялся по-русски и, главное, понимал русскую речь. М, жена А, на вид ей не больше тридцати лет. Они семейная пара, прибыли пять лет назад из Оша в Москву, устроились дворниками и поселились в общежитии. С работой помог друг-земляк, живущий на другой станции метро, видятся с ним нечасто, примерно 1–2 раза в два месяца. Дома с бабушками и дедушками остался маленький сын.
(Дневник rg6_2015_d24_0203)

...

И1: С кем еще в комнате живете?

Р1: Ну, их нет сейчас. Они на работе.

И1: Они тоже из Молдовы все?

Р1: Да.

И1: Вы как так? Почему так получилось?

Р1: Ну потому что все родственники, поэтому.

И1: А-а-а, вы родственники даже. Ничего себе.

Р1: Да, поэтому. Все поэтому собрались в одной комнате.

И1: А, ну да. Так удобнее.

Р1: Знаем друг друга и поэтому.

(Дневник rg6_2015_d17_2002)

И1: С кем живете в комнате?

Р1: С женой.

И1: Жена тоже здесь? А где она работает?

Р1: Также со мной.

И1: А дети? Дети с кем остались?

Р1: С бабушкой.

И1: Бабушка воспитывает?

Р1: Ну, а что делать? Жизнь такая.

(Дневник rg6_2015_d17_2002)

Рабочий день дворника разделен на две части: первая часть работы завершается до полудня, после чего следует длительный перерыв на обед, за которым — вторая часть рабочего дня. Определенная территория может быть закреплена за одним дворником на протяжении нескольких лет; управляющие компании могут меняться, а он остается. Кроме того, дворники ищут дополнительные источники заработка, подрабатывая, например, уборкой коммерческих помещений в районе.

И1: А здесь дворником где работаете?

Р1: Вот здесь на Партизанской.<...>

И1: А там ТСЖ или компания, что там вообще?

Р1: Сейчас не разберешь, как, кто, что.

И1: Ну кто зарплату-то платит?

Р1: Ну вот их ждем. Какая-то фирма другая будет.

И1: Фирма другая все-таки?

Р1: Поменялась, да.

И1: Она называлась управляющая компания или ТСЖ?

Р1: Управляющая была.

И1: Управляющая. А сейчас будет что?

Р1: Сами не знаем.

И1: Еще непонятно. Ну в деньгах-то вы не потеряли?

Р1: Вот пока еще не знаем. Да что там платят? Шесть тысяч за каждый подъезд.

И1: Вы успеваете, да? Сколько часов в день вы работаете?

Р1: Ну, как сколько, с пяти утра выходит. И вот до двенадцати. С двенадцати до двух — обед. И опять до пяти.

(Дневник rg6_2015_d17_2002)

Летом в выходные дворники не только решают бытовые вопросы, но и отдыхают в зеленых зонах района или недалеко от него. В Кунцеве дворники ходят с друзьями готовить шашлыки в ближайший лес, в Капотне отдыхают на берегу р. Москвы. Местные жители далеко не всегда знакомы с дворниками, которые работают возле их домов:

И: А вы дворников, например, своих знаете?

Р1: Ну так, примерно, показываются иногда.

И: В лицо просто знаете, да?

Р1: Ну, лицо, а чего их не знать-то, они все на одно лицо.

И: Ну не было такого, да, чтобы с ними познакомиться?

Р1: А чего с ними знакомиться? Знакомиться еще будем с ними. Как им, «привет-привет» ору и всё, проходишь мимо.

И: Ну как бывает, один и тот же человек, ты мимо него ходишь там пять лет.

Р1: «Здравствуй» — и пошёл дальше. А так чтобы вникали — у них своя работа, у нас — своя.

(Интервью rg6_2015_48)

Истории установления крепких дружеских отношений между «мигрантами-дворниками» и жителями домов (немигрантами) относятся к разряду исключительных. Возникновению таких отношений мешает, среди прочего, слабое владение русским языком. Тем не менее они появляются. Например, одна из пенсионерок в Капотне рассказывала, что однажды вышла из дома и увидела, что женщина-«дворник», с которой они всегда здоровались, прихрамывает. Расспросив, что случилось, пенсионерка предложила ей мазь. Воспользовавшись мазью, женщина-«дворник» выздоровела и в благодарность приготовила местной жительнице плов.

В целом «дворники» — это слабо интегрированная в район группа, обладающая для этого хорошим потенциалом. Ментально они «находятся» в стране происхождения, но много времени проводят в московском районе и в принципе относятся с любопытством к происходящему рядом с ними — особенно это касается молодых людей.

Средства коммуникации: районная газета

До 2015 г. в каждом районе Москвы существовала своя газета, которая распространялась в бумажном виде по почтовым ящикам жителей. Начиная с 2015 г. бумажные версии «официальных» районных газет отменили, перенесли их в Интернет. Из бумажных газет остались окружные печатные издания, в которых «агрегируются» новости всех районов, а также районные издания разной степени независимости: это могут быть газеты, издаваемые активистами или же учреждениями культуры. «Официальные» районные газеты тесно аффилированы с районными управами, поэтому повестка дня в них максимально «нейтральная» и даже скорее «позитивная», а материалы с полемическим потенциалом в таких газетах не появляются. Публикации посвящены прошедшим встречам чиновников с жителями, культурным и спортивным событиям, раскрытым преступлениям и т.д. Коммерческая реклама в этих газетах практически не встречается. Созданием статей для газеты занимаются люди, далеко не всегда тесно связанные с районом: материалом для публикаций становятся официальные новости, которые «спускают» сверху. Таким образом, характер движения сообщений в этих «официальных» газетах — вертикальный: раздела «письма читателей» в таких газетах нет. Тем не менее районные газеты — важный источник локальной информации, собирающий и распространяющий сведения о предстоящих районных событиях, работе учреждений культуры и прочей районной инфраструктуре (рис. 5). Кроме того, бумажная районная газета была важным символическим ресурсом, который регулярно попадал во все почтовые ящики района: чтобы его получать, не нужно было прилагать особых усилий.

Отмена бумажной версии газеты и перенос ее в Интернет в наибольшей степени повлияли на группу ее основных читателей — жителей старшего возраста, поскольку далеко не все из них активно пользуются Интернетом.

И: А газета есть районная? Читаете?

Р: Когда опускают — читаю.

И: Вот сейчас, говорят, газеты больше не будут опускать.

Р: Не будут? Вот и я что-то давно не вижу. А чего они не выпускают, очень интересно.

И: Получается, что они их отменили.

Р: Да? А я смотрю, что что-то их нету. Приехала с дачи, смотрю — их нет. Зря отменили, потому что, все-таки, события районные — это интересно.

И: Они сказали, что будут в Интернете делать, но Вы же, наверное, не пользуетесь Интернетом?

Р: Интернетом я-то не пользуюсь, а сын пользуется <...> А я-то и не знаю, как правильно включать. <...> Мы отсталые люди в этом деле.

И: Вот в том-то и проблема, потому что получается, что районные новости теперь можно узнать только через Интернет, на сайте управы... Ну а вот как еще узнаете, кроме газет, новости района?

Р: Ну вот если тут повесят что-то, почитаю, там, новости управы, что-то собирают...

И: То есть, получается, единственное, что осталось, это вот эти доски?

Р: Доски, да, всего-навсего. А вот зря они не выпускают газету. Газетка интересная была.

(Интервью rg6_2015_001)

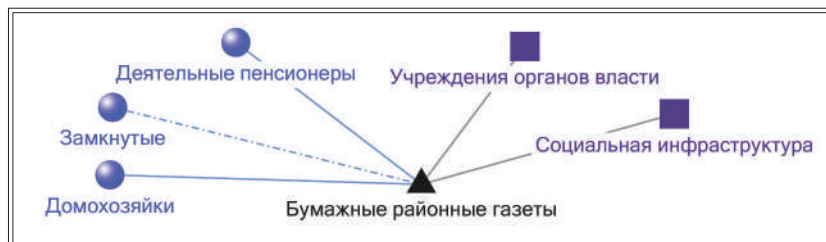


Рис. 5. Районные газеты как средство коммуникации

«Замкнутые» жители, и раньше не проявлявшие большого интереса к районным новостям, в результате закрытия печатного выпуска газеты лишаются одного из немногих средств районной коммуникации, поскольку в силу возраста тоже не всегда умеют пользоваться Интернетом и не готовы этому учиться. Третий тип читателей бумажной районной газеты — домохозяйки — пострадает меньше всего, поскольку легко переключится на другие средства коммуникации в районе.

Общественные пространства: уличные зоны с сообществами

Уличные зоны с сообществами — это те пространства, где в одно и то же время встречаются люди, которые между собой знакомы (или знакомятся) и имеют общие темы для разговоров. Доступ в эти пространства открыт (не требуется ни членства в этих сообществах, ни вступления в обязательные денежные обмены), взаимодействия в них не регламентированы или слабо регламентированы, но в них присутствуют сообщества. Примеры пространств этого типа — детские площадки, где общаются родители на тему детей, образовательных учреждений, кружков и дополнительных занятий; спортивные площадки как пространства общения людей, увлеченных здоровым образом жизни и непосредственно спортом; дворы как пространства соседей; гаражи как «мужские» пространства; а также собачьи площадки, где собираются собаководы (рис. 6).

Гаражи — это пространства, где собираются практически исключительно мужчины, владеющие автомобилем и заинтересованные в обсуждении технических нюансов или просто в «мужском» общении. Сюда относятся не «народные гаражи» или отдельно стоящие гаражи-

ракушки, а только «классические» гаражные кооперативы, представляющие собой многочисленные ряды гаражей. В Капотне в таких гаражных кооперативах появляются неформальные автосервисы. В случае, если, как это было в Кунцево, гаражи сносят, сообщество прекращает существование:

Р2: А встречались на автостоянке, все вопросы решали к вечеру через магазин.

И: Автостоянка — это которая у стадиона, да?

Р2: Да. <...>

И: Который «Народный гараж», что ли?

Р2: Да, ну вот на месте этого «Народного гаража», там была автостоянка.

<...>

И: А вы говорите, что раньше все вопросы решались на автостоянке и через магазин?

Р2: Нет, ну все новости обсуждали вечером там. <...> Там большая стоянка, все приходили, все разные по должностям. Кто возвращался с Чечни, проблемы там, ну там же разные люди были все на стоянке.

(Интервью rg6_2015_49)

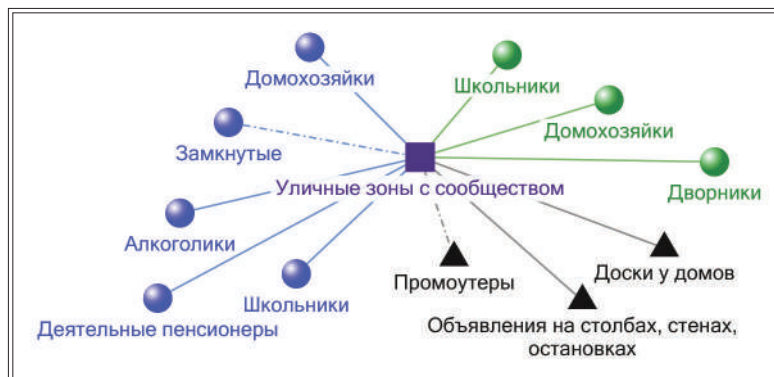


Рис. 6. Уличные зоны с сообществами как районное общественное пространство

Наиболее очевидные сообщества в пространствах этого типа можно обнаружить, пожалуй, на собачьих площадках. В одно и то же время, минимум один раз в день, там собираются владельцы собак, причем существует разделение пространства площадок и времени их посещения в зависимости от размера собаки. Собаководы обсуждают своих питомцев и горячие темы, такие как появление в их районах догхантеров, причем распространяется эта информация практически мгновенно: эта сеть очень эффективна в плане передачи сообщения.

Мужчина 60 лет. В районе живет с 1980 г., с тех пор как женился. Родился в Москве, в одном из восточных районов. На востоке, где он жил, они и на субботники ходили, и в праздниках принимали участие, и привыкли здороваться друг с другом. И вот он приезжает в район в 1980-х. И, не ходя на субботники, не состоя ни в каких ячейках, просто начинает знакомиться с соседями, с людьми, которых встречает недалеко от дома. Была, так сказать, соответствующая культура. Затем, в 90-х, соседи начали разъезжаться. А новые на приветствия уже реагировали не так, как в советское время. В результате с нынешними соседями он толком так и не познакомился. Только с теми, у которых есть собаки. Потому что он собачник. <...> Вся Полоцкая и бульвар делятся на территории для больших и маленьких собак, и это пространственно-временные истории. Сейчас, например, он знал, что идти надо в эту часть бульвара, потому что в это время здесь гуляют большие собаки. Знакомится ли он с собачниками? Да. Пил ли он с кем-то из них чай? Нет. Знает, что есть сплоченная группа собачников. <...> Собачников своего дома он знает по собачьим делам. Иллюстрацией этого стал следующий эпизод: женщина прошла с собакой, он удержал свою собаку. Они поздоровались. Она, говорит, из моего дома. Из новых. Познакомились только в тот момент, когда она завела собаку.

(Дневник rg6_2015_d38_2004)

...

И: А как вообще, вы, получается, собачников хорошо знаете? Общаетесь как-то вот?

Р: Ну, нормально. Встретимся так, поздороваемся там. Перекинешься иногда словами. Нормально, люди хорошие все. Вот здесь вот гуляют, там в лесу ходят. Вот так вот или там на площадке. Ну, площадку хорошо бы еще построить рядом для маленьких собак. <...>

И: А откуда узнаете какую-то информацию про район, что вообще происходит?

Р: В основном, когда летом хожу в парк, то там вот объявления всякие висят, с людьми общаемся. Вот тут, кстати, собак стали опять травить, тоже узнали друг от друга. Начали надевать намордники им.

И: А что-то делали против людей, которые травят собак?

Р: Знаете, первый раз я заметила, когда стали травить, это возле дороги такие внизу эти вот роют, прокладывают всякие коммуникации, сверху закрывают. На люках очень много — вот такой высоты было всякой отравы с едой набросано. Но люди гуляли, сразу распространилось, сразу рассказали друг другу, все уже буквально на следующий день знали, что туда ходить нельзя. И потом только через два дня убрали все это.

(Интервью rg6_2015_012)

Уличные пространства с открытым доступом и наличием сообществ — идеальные площадки для интеграции, если этому процессу не мешают этнические границы. Как будет показано ниже, детские площадки эффективно функционируют в качестве пространств для интеграции внутренних «русских» мигрантов, однако их эффективность для интеграции иноэтничных мигрантов снижается в разы.

Заключение

Выше дано описание социальной карты района, представляющей собой граф, вершинами которого являются социальные группы («местные» и «мигранты»), общественные пространства и средства коммуникации. Детально описана методология ее создания, включающая сбор и анализ данных, кратко охарактеризованы ее вершины, а также в качестве примеров представлены четыре описания ее вершин и исходящих из них связей. Эта карта была создана в качестве основы для работы над интеграционной концепцией территории, ключевым элементом которой является указание на необходимость организации взаимодействий между разными группами «местных» и «мигрантов». На основе концепции были организованы интеграционные практики, подробнее о которых можно прочесть в других публикациях авторов [Варшавер, Рочева, Иванова, 2017; Рочева, Варшавер, Иванова, 2017; Varshaver, Rocheva, Ivanova, 2017]. Здесь следует подробнее остановиться на том, как именно карта указала на необходимость проведения тех или иных мероприятий.

Наиболее характерным примером мероприятия, сконструированного в ходе работы над картой и по результатам ее анализа, стала серия кулинарных мастер-классов, организованных для «местных» и «мигрантских» домохозяек. Несмотря на то, что обе эти группы «видны», в частности, гуляют с детьми на детских площадках, коммуникация между ними может быть охарактеризована как нерегулярная или отсутствующая. Наблюдение в этих общественных пространствах и дополнительные интервью продемонстрировали, что коммуникация действительно «сломана». Это связано с негативными стереотипами в отношении мигрантов у «местных» домохозяек, а также с низким уровнем владения русским языком и, как следствие, нерешительностью в общении у «мигранток». В результате в одном из местных кафе была организована серия мастер-классов, на которых «местные» и «мигрантки» учили друг друга готовить различные блюда. Замер эффекта этих мероприятий показал, что мастер-классы способствовали интенсификации «межэтнической» коммуникации и формированию «смешанного» сообщества. По сходной логике — в процессе исследования и в результате анализа социальной карты — были сконструированы и организованы другие практики, в частности «Живая библиотека», устанавливавшая контакт между «школьниками» и «дворниками», а также «Интеркультурный футбол», способствовавший коммуникации между «дворниками», «школьниками» и «ночующими» мужского пола. Кроме того, были сконструированы, но не были реализованы и другие мероприятия и практики, в частности установление связей между «мигрантами-

школьниками» и «местными» «деятельными пенсионерами». Последние могли бы помогать делать детям-мигрантам уроки и в целом транслировать «местную» культуру. Социальная карта, таким образом, оказалась эффективной в качестве инструмента изменения жизни в районе в связи с тем, что ее создание позволило формализовать районную жизнь до совокупности вершин и связей между ними и выявить возможные направления для точечного воздействия.

Вместе с тем можно говорить о том, что эта карта, а точнее подход, используемый при ее создании, является действенным способом описания «пространственно-социальной ткани» — микроструктур, организующих поведение и формирующих установки людей. В частности, лишь немного изменив выделяемые вершины, можно переописать район на предмет интеграции местного сообщества вне связи с иноэтничными мигрантами. Хорошей иллюстрацией такой возможности стала описанная выше ситуация, в которой пенсионерка (социальная группа «замкнутые»), узнающая новости о мероприятиях в Доме культуры (общественное пространство «социальная инфраструктура») посредством районной газеты (одноименное средство коммуникации), с упразднением бумажной версии газеты оказалась выключенной из районной жизни. Можно утверждать, таким образом, что данная карта является и результатом исследования, и теоретико-методологическим подходом, который может способствовать реализации других исследовательских дизайнов, тематически далеких от районной проблематики.

Социальную карту следует рассматривать одновременно как инструмент и отчуждаемый результат исследований, дополняющий арсенал городской антропологии, которой порой не хватает способов анализа данных и формализации выводов по результатам работы. Социальная карта — это удобный способ организации полевых данных, поскольку она позволяет коротко описать результаты интервью (притом что его текст также может стать объектом анализа), а также визуально представить некоторые значимые аспекты социальных отношений для анализа (можно еще раз упомянуть пример с упразднением районных газет). Социальная карта — это удобный способ представить результаты исследования пространственно-социальной единицы в удобной для читателя форме с выходами на создание сложных мультимедийных интерактивных интерфейсов. Кроме того, социальная карта — это возможная основа для изменения, необходимость которого очевидна в рамках «левой» теоретической повестки дня городской антропологии.

Одновременно с этим, несмотря на несовершенства созданной карты, а именно недоописанность некоторых вершин и связей, а также относительно сырой графический язык, можно предположить, что именно такие группы, средства коммуникации и общественные пространства существуют в московских окраинных районах и именно так они связаны между собой. Генерализация этого описания до московского района в целом может быть осуществлена на основе будущих исследований, однако можно говорить о том, что карта, представленная в настоящем исследовании, — важный шаг на этом пути.

Литература

- Бредникова О., Запорожец О. (2016) Ветер, усталость и романтика ночи (об особенностях новых жилых массивов) // *Лабораториум*. № 2. С. 103–119.
- Будина О.Р. (2001) Город Пошехонье: сегодняшний день российской провинции // *Этнографическое обозрение*. № 3. С. 42–60.
- Варшавер Е., Рочева А. (2016) Интеграция мигрантов: что это и какую роль в ее осуществлении может играть государство // *Журнал исследований социальной политики*. Т. 14. № 3. С. 315–330.
- Варшавер Е.А., Рочева А.Л., Иванова Н.С. (2017) Интеграция мигрантов на местном уровне: результаты научно-практического проекта // *СоцИс*. (В печати.)
- Варшавер Е.А., Рочева А.Л., Иванова Н.С. (2016) Гид по социальной карте района. Результаты социологического исследования в двух районах Москвы / Центр исследований миграции и этничности. Режим доступа: https://www.academia.edu/30645765/Гид_по_социальной_карте_района (дата обращения: 25.12.2016).
- Вирт Л. (2005) Урбанизм как образ жизни // *Избранные работы по социологии*. М.: ИНИОН РАН.
- Глазков К. (2015) Ментальные карты: ограничения метода и образ «чужого» в малом городе // *Лабораториум*. № 3. С. 106–117.
- Дюркгейм Э. (1994) Самоубийство: социальный этюд. М.: Мысль.

- Зиммель Г. (2002) Большие города и духовная жизнь // Логос. Т. 3/4. № 34.
- Латур Б. (2014) Пересборка социального: введение в акторно-сетевую теорию / пер. с англ. И. Полонской; под ред. С. Гавриленко. М.: Изд. дом Высшей школы экономики.
- Парк Р. (2002) Город как социальная лаборатория // Социологическое обозрение. Т. 2. №3. С. 3–12.
- Рочева А., Варшавер Е., Иванова Н. (2017) Детские площадки как пространства интеграции мигрантов // Вопросы образования. (В печати.)
- Шанин Т. (1998) Методология двойной рефлексивности в исследованиях современной российской деревни // Социологический журнал. № 3/4. С. 101–116.
- Ковалев Е.М., Штейнберг И.Е. (2009) Качественные методы в полевых социологических исследованиях. СПб.: Алетейя.
- Юдин Г., Павлюткин И. (2015) Сообщество как данность и сообщество как процесс: стратегии изучения малых городов // Лабораториум. № 3. С. 88–105.
- Brapa-Shute G. (1979) On the Corner: Male Social Life in a Paramaribo Creole Neighborhood. Van Gorcum Limited. Vol. 22.
- Brettell C.B. (2005) The Spatial, Social, and Political Incorporation of Asian Indian Immigrants in Dallas, Texas // Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development. P. 247–280.
- Broadway M. (1990) Meatpacking and its social and economic consequences for Garden City, Kansas in the 1980s // Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development. Vol. 19. No. 4. P. 321–344.
- Campa A. (1990) Immigrant Latinos and Resident Mexican Americans in Garden City, Kansas: Ethnicity and Ethnic Relations // Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development. Vol. 19. No. 4. P. 345–360.
- Carmona M. (2010) Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique // Journal of Urban Design. Vol. 15. No. 1. P. 123–148.
- DeSena J.N., Krase J. (2015) Brooklyn Revisited: An Illustrated View from the Street 1970 to the Present // Urbanities. Vol. 5. No. 2. P. 3–19.
- Gagné N. (2004) Maori Identities and Visions: Politics of Everyday Life in Auckland, New Zealand. Режим доступа: <https://www.mysciencework.com/publication/show/4e153ec5f12c8525755ed400bce8042d> (дата обращения: 25.12.2016).
- Geertz C. (1973) The Interpretation of Cultures. N. Y.: Basic.
- Jacobs J. (1961) The Uses of Sidewalks: Safety // The City Reader. P. 114–118.
- Matejskova T., Leitner H. (2011) Urban Encounters with Difference: The Contact Hypothesis and Immigrant Integration Projects in Eastern Berlin // Social & Cultural Geography. Vol. 12. No. 7. P. 717–741.
- Olson P. (1982) Urban Neighborhood Research Its Development and Current Focus // Urban Affairs Review. Vol. 17. No. 4. P. 491–518.
- Pardo I., Prato G.B. (2016) Anthropology in the City: Methodology and Theory. Routledge.
- Park R.E. (1936) Succession, an Ecological Concept // American Sociological Review. Vol. 1. No. 2. P. 171–179.
- Peters K. (2011) Living Together in Multi-ethnic Neighbourhoods: The Meaning of Public Spaces for Issues of Social Integration. Wageningen Academic Pub.
- Philipsen G. (1975) Speaking "Like a Man" in Teamster-ville: Culture Patterns of Role Enactment in an Urban Neighborhood // Quarterly Journal of Speech. Vol. 61. No. 1. P. 13–22.
- Prato G.B., Pardo I. (2013) Urban Anthropology // Urbanities. Vol. 3. No. 2. P. 80–110.
- Sanjek R. (1990) Urban Anthropology in the 1980s: World View // Annual Review of Anthropology. Vol. 19. P. 151–186.
- Skoll G.R., Korstanje M. (2013) The Role of Art in Two Neighborhoods and Responses to Urban Decay and Gentrification // Cultural Anthropology. Vol. 81. P. 81–103.
- Spissu G. (2015) Ostranenie in Cape Town // Urbanities. Vol. 5. No. 1. P. 21–37.
- Strauss A., Corbin J. (1998) Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory. Sage Publications, Inc.
- Susser I. (2012) Norman Street: Poverty and Politics in an Urban Neighborhood. Oxford University Press.
- Tönnies F. (2002) Community and Society / C.P. Loomis (transl. and ed.). Mineola, N.Y.: Dover Publications.
- Varshaver E., Rocheva A., Ivanova N. (2017) Migrant Integration Practices on the Local Level: Development, Execution and Evaluation // Urban Studies and Practices Journal. (In print.)
- Warner W.L. (1963) Yankee City. New Haven: Yale University Press.
- Whitehead T.L. (2005) Basic Classical Ethnographic Research Methods // Cultural Ecology of Health Change.
- Zhou M., Logan J.R. (1989) Returns on Human Capital in Ethic Enclaves: New York City's Chinatown // American Sociological Review. Vol. 54. No. 5. P. 809–820.
- Zorbaugh H.W. (1983) The Gold Coast and the Slum: A Sociological Study of Chicago's Near North Side. University of Chicago Press.

Приложение

Типология общественных пространств

Тип пространства	Пример пространства	Степень регламентированности взаимодействий: 0 — не регламентированы 1 — средне регламентированы 2 — жестко регламентированы	Необходимость денежных отношений: 0 — нет необходимости 1 — есть необходимость	Доступ: 0 — есть ограничения по доступу 1 — нет ограничений по доступу	Наличие сообщества жителей: 0 — нет 1 — возможно, есть, возможно, нет 2 — точно есть
Уличные зоны без сообщества	Парк, зеленая зона	0	0	1	0
	Променад, бульвар	0	0	1	0
	Берег реки	0	0	1	0
	Улица	0	0	1	0
Уличные зоны с сообществом	Детская площадка	0	0	1	1
	Спортивная площадка	0	0	1	1
	Двор	0	0	1	1
	Гараж	0	0	1	1
	Собачья площадка	1	0	0	2
Функциональные платные зоны	Парикмахерская, салон красоты	2	1	1	0
	Магазин, мастерская ремонта	2	1	1	0
	Учреждения коммерческой медицины	2	1	1	0
Функциональные условно бесплатные зоны	Банк, нотариус, адвокат	2	0	1	0
	Торговый центр	1	0	1	0
	Почта	2	0	1	0
	Кладбище	1	0	1	0
	Станции (ж/д, метро, автобусные)	1	0	1	0
	Транспортный узел	1	0	1	0
	Управляющая компания и ЖЭКи	1	0	1	0
	Рынок	1	0	1	0
	Учреждения бюджетной медицины	2	0	1	1

Тип пространства	Пример пространства	Степень регламентированности взаимодействий: 0 – не регламентированы 1 – средне регламентированы 2 – жестко регламентированы	Необходимость денежных отношений: 0 – нет необходимости 1 – есть необходимость	Доступ: 0 – есть ограничения по доступу 1 – нет ограничений по доступу	Наличие сообщества жителей: 0 – нет 1 – возможно, есть, возможно, нет 2 – точно есть
Социальная инфраструктура	Учреждения культуры (ДК, Центр досуга, библиотеки)	1	0	1	2
	Социальная служба (Центр социального обслуживания, Центр социальной помощи семье и детям)	1	0	0	2
	Общественная организация (партии, совет ветеранов, Общество слепых и т.п.)	1	0	1	2
Зоны развлечений за деньги	Кинотеатр	1	1	1	0
	Кафе	1	1	1	1
	Спортивный зал, фитнес-клуб	1	1	1	1
	Общественные бани	1	1	1	1
Образовательные учреждения	Образовательное учреждение (школа, детский сад, университет, училище, беби-клуб)	1	0	1	2
Учреждения органов власти	Управа	2	0	1	0
	Полиция	2	0	1	0
Культовые учреждения	Культовые учреждения	2	0	1	2

E. VARSHAVER, A. ROCHEVA, N. IVANOVA

NEIGHBORHOOD SOCIAL MAP

AS AN URBAN RESEARCH TOOL

References

- Brana-Shute G. (1979) On the Corner: Male Social Life in a Paramaribo Creole Neighborhood. *Van Gorcum Limited*, vol. 22.
- Brednikova O., Zaporozhec O. (2016) Veter, ustalost' i romantika nochi (ob osobennostyah novyh zhihlyh massivov) [Wind, Fatigue and the Romance of the Night (about the Features of New Residential Areas)]. *Laboratorium*, no 2, pp. 103–119.
- Brettell C.B. (2005) The Spatial, Social, and Political Incorporation of Asian Indian Immigrants in Dallas, Texas. *Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development*, pp. 247–280.
- Broadway M. (1990) Meatpacking and its Social and Economic Consequences for Garden City, Kansas in the 1980s. *Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development*, vol. 19, no 4, pp. 321–344.
- Budina O.R. (2001) Gorod Poshekhon'e: segodnyashnij den' rossijskoj provincii [The Poshekhonye: Today the Russian Province]. *Ehtnograficheskoe obozrenie*, no 3, pp. 42–60.
- Campa A. (1990) Immigrant Latinos and Resident Mexican Americans in Garden City, Kansas: Ethnicity and Ethnic Relations. *Urban Anthropology and Studies of Cultural Systems and World Economic Development*, vol. 19, no 4, pp. 345–360.
- Carmona M. (2010) Contemporary Public Space: Critique and Classification, Part One: Critique. *Journal of Urban Design*, vol. 15, no 1. pp. 123–148.
- DeSena J.N., Kruse J. (2015) Brooklyn Revisited: An Illustrated View from the Street 1970 to the Present. *Urbanities*, vol. 5, no 2, pp. 3–19.
- Dyurkgejm E. (1994) Samoubijstvo: social'nyj ehtyud [Suicide: A Social Study]. Moscow: Mysl'.
- Gagné N. (2004) Maori Identities and Visions: Politics of Everyday Life in Auckland, New Zealand. *My Science Work*. McGill University, Jan 01. Available at: <https://www.mysciencework.com/publication/show/4e153ec5f12c8525755ed400bce8042d> (accessed 25.11.2016).
- Geertz C. (1973) *The Interpretation of Cultures*. New York: Basic.

Authors

Evgeni Varshaver, MA in Sociology, MA in Government Studies, Senior Research Fellow, Russian Presidential Academy for National Economy and Public Administration; of. 2105, 84 korp. 3, Prospect Vernadskogo, 119571 Moscow, Russian Federation.

E-mail: varshavere@gmail.com

Anna Rocheva, MA in Sociology, Research Fellow, Russian Presidential Academy for National Economy and Public Administration; of. 2105, 84 korp. 3, Prospect Vernadskogo, 119571 Moscow, Russian Federation.

E-mail: anna.rocheva@gmail.com

Nataliya Ivanova, BA in International Relations, Research Fellow, Russian Presidential Academy for National Economy and Public Administration; of. 2105, 84 korp. 3, Prospect Vernadskogo, 119571 Moscow, Russian Federation.

E-mail: nataliya.ivanova.0709@gmail.com

Abstract

Urban anthropology that has been rapidly developing recently in Russia has its methodological soft spot that is data analysis and formalization of conclusions. Research results often remain as first-order textual descriptions without transition to the analytical generalizations. This article suggests a tool that is able to diversify the methodological toolbox of urban anthropology: the neighborhood social map. It was developed and tested in the course of the research of two outlying areas of Moscow (Kapotnya and Kuntsevo) conducted in 2014–2015 on the topic of migrant integration on the local level that included 170 interviews and 86 field diaries. The social map is not a conventional map as it does not depict an area but represents a graph with types of dwellers, neighborhood spaces and means of communication in the neighbourhood. The social map demonstrates which types of dwellers – “migrants” or “locals” – are present in the neighborhood, with whom they socialize, which means of communication and spaces they use. The social map served as a basis for the development of the integration concept for Moscow’s outlying neighborhoods and a series of integration practices. The social map is, therefore, not only an instrument for data analysis and presenting research results, but also a basis for social policy making. The authors describe in detail the research methodology, the fieldwork and analysis that resulted in the creation of the social map. They conclude by discussing how this instrument could be further incorporated into urban research.

Key words: urban anthropology; research methodology; neighborhood research; social map; graph; migrant integration

- Glazkov K. (2015) Mental'nye karty: ogranicheniya metoda i obraz "chuzhogo" v malom gorode [Mental Maps: Limitations of the Method and the Way "alien" in a Small Town]. *Laboratorium*, no 3, pp. 106–117.
- Jacobs J. (1961) The Uses of Sidewalks: Safety. *The City Reader*, pp. 114–118.
- Kovalev E.M., Shtejnberg I.E. (2009) Kachestvennye metody v polevyh sociologicheskikh issledovaniyah [Qualitative Methods in Sociological Field Research]. SPb.: Aletejya, 2009.
- Latur B. (2014) Peresborka social'nogo: vvedenie v aktorno-setevuyu teoriyu / I. Polonskaja (transl.); S. Gavrilenko (ed.) [Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory]. Moscow: HSE.
- Matejskova T., Leitner H. (2011) Urban Encounters with Difference: The Contact Hypothesis and Immigrant Integration Projects in Eastern Berlin. *Social & Cultural Geography*, vol. 12, no 7, pp. 717–741.
- Olson P. (1982) Urban Neighborhood Research Its Development and Current Focus. *Urban Affairs Review*, vol. 17, no 4, pp. 491–518.
- Pardo I., Prato G.B. (2016) Anthropology in The City: Methodology and Theory. Routledge.
- Park R.E. (1936) Succession, an Ecological Concept. *American Sociological Review*, vol. 1, no 2, pp. 171–179.
- Park R. (2002) Gorod kak social'naya laboratoriya / S. Bankovskaya (transl.) [The City as a Social Laboratory]. *Sociologicheskoe obozrenie*, vol. 2, no 3, pp. 3–12.
- Peters K. (2011) Living Together in Multi-ethnic Neighbourhoods: The Meaning of Public Spaces for Issues of Social Integration. Wageningen Academic Pub.
- Philipsen G. (1975) Speaking "Like a Man" in Teamsterville: Culture Patterns of Role Enactment in an Urban Neighborhood. *Quarterly Journal of Speech*, vol. 61, no 1, pp. 13–22.
- Prato G.B., Pardo I. (2013) Urban Anthropology. *Urbanities*, vol. 3, no 2, pp. 80–110.
- Rocheva A., Varshaver E., Ivanova N. (2017) Detskie ploschadki kak prostranstva integracii migrantov [Playgrounds as Spaces for the Integration of Migrants]. *Voprosy obrazovaniya*. (In print)
- Sanjek R. (1990) Urban Anthropology in the 1980s: A World View. *Annual Review of Anthropology*, vol. 19, pp. 151–186.
- Shanin T. (1998) Metodologiya dvojnoj refleksivnosti v issledovaniyah sovremennoj rossijskoj derevni [The Methodology of Double Reflexivity in Studies of Contemporary Russian Village]. *Sociologicheskij zhurnal*, no 3/4, pp. 101–116.
- Skoll G.R., Korstanje M. (2013) The Role of Art in Two Neighborhoods and Responses to Urban Decay and Gentrification. *Cultural Anthropology*, vol. 81, pp. 81–103.
- Spissu G. (2015) Ostranenie in Cape Town. *Urbanities*, vol. 5, no 1, pp. 21–37.
- Strauss A., Corbin J. (1998) Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory. Sage Publications, Inc.
- Susser I. (2012) Norman Street: Poverty and Politics in an Urban Neighborhood. Oxford University Press.
- Tönnies F. (2002) Community and Society / C.P. Loomis (transl. and ed.). Mineola, N.Y.: Dover Publications.
- Varshaver E., Rocheva A. (2016) Integraciya migrantov: chto ehto i kakuyu rol' v ee osushchestvlenii mozhet igrat' gosudarstvo [Integration of migrants: what role can the government play in its implementation]. *Zhurnal issledovaniy social'noj politiki*, vol. 14, no 3, pp. 315–330.
- Varshaver E., Rocheva A., Ivanova N. (2017) Migrant Integration Practices on The Local Level: Development, Execution and Evaluation. *Urban Studies and Practices Journal*. (In print.)
- Varshaver E.A., Rocheva A.L., Ivanova N.S. (2017) Integraciya migrantov na mestnom urovne: rezul'taty nauchno-prakticheskogo proekta [Integration of Migrants on the Local Level]. *Socis*. (In print.)
- Varshaver E.A., Rocheva A.L., Ivanova N.S. (2016) Gid po social'noj karte rajona. Rezul'taty sociologicheskogo issledovaniya v dvuh rajonah Moskvy [Guide to the Social Map of the Area. The Results of a Sociological Study in Two Districts of Moscow] / Centr issledovaniy migracii i ehtnichnosti. Available at: https://www.academia.edu/30645765/Gid_po_social'noj_karte_rajona (accessed 25.11.2016).
- Virt L. (2005) Urbanizm kak obraz zhizni [Urbanism as a way of life]. *Izbrannye raboty po sociologii*. Moscow: INION RAN.
- Warner W.L. (1963) Yankee City. New Haven: Yale University Press, 1963.
- Whitehead T.L. (2005) Basic Classical Ethnographic Research Methods. *Cultural Ecology of Health Change*.
- Yudin G., Pavlyutkin I. (2015) Soobshchestvo kak danost' i soobshchestvo kak process: strategii izucheniya malyh gorodov [Community as a Reality and as a Community Process: Strategies to Explore Small Towns]. *Laboratorium*, no 3, pp. 88–105.
- Zhou M., Logan J.R. (1989) Returns on Human Capital in Ethic Enclaves: New York City's Chinatown. *American Sociological Review*, vol. 54, no 5, pp. 809–820.
- Zimmel' G. (2002) Bol'shie goroda i duhovnaya zhizn'. *Logos*, vol. 3/4, no 34.
- Zorbaugh H.W. (1983) The Gold Coast and The Slum: A Sociological Study of Chicago's Near North Side. University of Chicago Press.

К.А. ТИТОВА, О.А. БАЕВСКИЙ

ОСОБЫЕ УСЛОВИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ:

ЗАКОНОДАТЕЛЬНО НЕУРЕГУЛИРОВАННЫЕ ВОПРОСЫ
(НА ПРИМЕРЕ РАЙОНА ЛЕФОРТОВО)

Urban Studies and Practices Vol.1 #3, 2016, 53-68
<https://doi.org/10.17323/usp13201654-69>

Территория (в том числе ее подземное, наземное и воздушное пространство), жители, ее населяющие, а также размещаемые на ней объекты состоят в постоянном взаимодействии, которое может иметь как положительный, так и отрицательный характер. Государство, в целях защиты населения от негативного влияния объектов или же, наоборот, охраны объектов от негативного влияния внешней среды, устанавливает институт особых условий. Суть данного института заключается в нивелировании оказываемых воздействий в обоюдостороннем порядке. Оказывая непосредственное влияние на развитие территорий и сопряженную с ним градостроительную деятельность, особые условия являются неотъемлемой частью градостроительного законодательства. В то же время взаимодействие с территорией предполагает взаимодействие с правообладателями земельных участков и объектов капитального строительства, расположенных на них, ввиду чего особые условия также относятся к земельному законодательству. Находясь преимущественно в ведении двух отраслей права, нормы регулирования особых условий использования территорий также могут устанавливаться в составе природоохранного законодательства, законодательства о техническом регулировании, законодательства об объектах культурного наследия и иных правовых сфер. Институт особых условий является общеправовым и межотраслевым. Институциональная природа особых условий использования территорий устанавливается в составе двух федеральных законов — Градостроительного и Земельного кодексов РФ. Градостроительный кодекс РФ вводит понятие зон с особыми условиями

Авторы

Титова Ксения Александровна, магистр градостроительства Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского; ведущий специалист НПО Комплексного градостроительного проектирования Института Генплана Москвы.

E-mail: lucenkok@gmail.com

Баевский Олег Артемович, профессор, Высшая школа урбанистики им. А.А. Высоковского; заместитель директора по градостроительному проектированию Института Генплана Москвы.

E-mail: oleg.baevskiy@live.ru

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы понятия зон с особыми условиями использования территорий (далее — ЗОУИТ) и законодательного обеспечения института особых условий. Авторами проведена систематизация нормативной базы в области особых условий использования территорий, сформирован перечень зон с особыми условиями, предусмотренных действующим законодательством, определены основные неурегулированные вопросы данной области права. На конкретном примере территории исследования была проанализирована правоприменительная практика, рассмотрены последствия недостаточной проработанности нормативной базы. Результатом проведенного исследования являются сводный реестр зон с особыми условиями использования территорий, предусмотренных законодательством, а также рекомендации по совершенствованию законодательства в указанной области.

Ключевые слова: зоны с особыми условиями использования территорий; ограничения; нормативный; регламент; наложение; реестр

использования территорий, под которым понимаются «охранные, санитарно-защитные зоны, зоны охраны объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации (далее — объекты культурного наследия), водоохранные зоны, зоны затопления, подтопления, зоны санитарной охраны источников питьевого

и хозяйственно-бытового водоснабжения, зоны охраняемых объектов, иные зоны, устанавливаемые в соответствии с законодательством Российской Федерации»¹. Далее нормирование зон с особыми условиями в указанном законе носит выборочный характер и касается преимущественно необходимости отображения данных зон в составе документов территориального планирования, градостроительного зонирования и планировки территории. Земельный кодекс РФ рассматривает вопрос особых условий с точки зрения имущественных отношений, ввиду чего относит особые условия к ограничениям прав на землю, нормирует необходимость кадастрового учета границ зон с особыми условиями, а также установления особого правового режима хозяйственной деятельности. Тем не менее на сегодняшний день на законодательном уровне не сложилось комплексного понимания института особых условий, вследствие чего возникает большое количество институционально неурегулированных вопросов в данной сфере. Широкое распространение принимают такие проблемы, как несогласованность нормативных актов, непроработанность понятийного аппарата и, как следствие, несоблюдение требований федерального законодательства и ряд других вопросов, требующих подробного рассмотрения. В рамках данной работы был проведен анализ правоприменительной практики института особых условий на примере локальной территории — района Лефортово Юго-Восточного административного округа Москвы. Поскольку район занимает довольно большую площадь, было принято решение сузить территорию исследования до участка района, ограниченного на севере р. Яузой (Головинская набережная), улицами Госпитальная и Госпитальный вал; на востоке — железнодорожными путями Рязанского направления Московской железной дороги; на юге — шоссе Энтузиастов; на западе — Третьим транспортным кольцом (в частности, по наземной проекции Лефортовского тоннеля) (рис. 1). Выбор данного участка обусловлен двумя факторами: пространственной целостностью территории (непрерывная граница, формируемая линейными объектами), а также ее средовым многообразием и функциональной насыщенностью, поскольку

в границах территории исследования расположены объекты, требующие установления зон с особыми условиями, регулируемых различными отраслями права, что позволяет максимально расширить аналитическое поле работы. Уникальность выбранной территории действительно заключается в большом количестве представленных на ней зон с особыми условиями. Высокая концентрация санитарно-защитных зон (далее также — СЗЗ) производственных объектов продиктована промышленным прошлым и отчасти настоящим Юго-Восточного административного округа. Богатое историческое прошлое района, названного в честь Франца Лефорта — известного соратника Петра I, жителя Немецкой слободы, обуславливает наличие в Лефортове большого количества объектов культурного наследия регионального и федерального значения. Зоны с особыми условиями, устанавливаемые согласно природоохранному законодательству, относятся к р. Яузе — второй по величине водной артерии столицы. Технические и охранные зоны объектов транспортной инфраструктуры представляется возможным проанализировать на примере железнодорожных путей и крупных автомобильных дорог, формирующих внешний контур территории исследования. Нет нужды говорить о большом количестве технических и охранно-эксплуатационных зон инженерных коммуникаций, которыми пронизано подземное пространство города. Особенностью района и города в целом являются местные виды зон с особыми условиями, также представленные в границах территории исследования.

Актуальность исследования обусловлена низкой степенью проработанности нормативной базы в области особых условий использования территорий на фоне активной реализации норм данного института в правоприменительной практике. Проблематику можно проиллюстрировать двумя показательными кейсами.

Кейс о санитарно-защитных зонах

В силу Изменения и дополнения N 3 к СанПиНу 2.2.1/2.1.1.1200-03, принятого в 2010 г., было внесено изменение в норму, регламентирующую область распространения требований данного документа. После 1 октября 2010 г. требования указанного СанПиНа более не распространяются на действующие объекты и применимы исклю-

1 «Градостроительный кодекс Российской Федерации» от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 19.12.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017), п. 4, ст. 1.

чительно в отношении вновь образуемых и реконструируемых объектов. Правовые последствия данного изменения подробно рассмотрены в аналитической заметке Э.К. Трутнева [Трутнев, 2012], посвященной вопросу деструктивного воздействия вышеуказанного изменения на подготовку документов градостроительного проектирования. Иными словами, узаконивание данного решения означает, что действующие объекты, ранее имевшие СЗЗ, с 1 октября 2010 г. освобождаются от необходимости их установления (требование не распространяется на зоны, утвержденные проектом СЗЗ до указанной даты). В отношении документов градостроительного проектирования данной поправкой фактически упраздняется обязательство учета СЗЗ от действующих объектов в составе документации по градостроительному проектированию — следовательно, СЗЗ действующих объектов прекращают существование в правовом поле. Следствием вышеизложенного становится: а) отмена необходимости согласования документов градостроительного проектирования в части недопущения размещения жилья в границах зон с особыми санитарно-эпидемиологическими требованиями ввиду их номинального отсутствия; б) правообладатели недвижимости, расположенной в пределах юридически упраздненных зон негативного воздействия, лишаются права требовать возмещения убытков (размер убытков складывается из реального ущерба и/или упущенной выгоды, а также расходов на восстановление нарушенных прав) лицами, деятельность которых привела к установлению ограничений прав на землю (согласно ч. 3 ст. 57 Земельного кодекса РФ) [Антропов, 2012].

Кейс о защитных зонах объектов культурного наследия

С 3 октября 2016 г. вступил в силу Федеральный закон от 05.04.2016 N 95-ФЗ, ст. 1 которого предусматривает внесение дополнений в ст. 34 N 73-ФЗ, касающихся введения защитных зон объектов культурного наследия. При этом законодательством об охране культурного наследия уже предусмотрены три федеральные зоны охраны, действие которых подробно рассмотрено в ряде научных работ [Долгов, Бердюгина, 2014]. Под защитными зонами данным федеральным законом понимаются территории вокруг памятника

или ансамбля, занесенного в реестр объектов культурного наследия, в границах которых запрещается проведение работ по строительству и реконструкции объектов капитального строительства (кроме линейных объектов). Данные зоны устанавливаются по прямому действию указанной статьи, имеют метражный характер и в границах населенных пунктов могут достигать 400 метров в диаметре. Внесение данной поправки обусловлено попыткой оградить существующие объекты культурного наследия, для которых еще не утверждены проекты зон охраны, от негативного воздействия внешних факторов. Однако необходимо понимать последствия введения метражных границ для защитных зон — в населенных пунктах, насыщенных объектами культурного наследия, это фактически делает любое строительство невозможным и незаконным. Несмотря на то, что в дополнении к N 73-ФЗ указана возможность пересмотра границ защитной зоны региональным органом охраны объектов культурного наследия на основании историко-культурной экспертизы, маловероятно, что такие действия будут предприняты в отношении всех памятников, требующих установления таких зон. Скорее всего, политика органов власти будет иметь прямой характер, а данное дополнение будет выступать в качестве инструмента лоббирования интересов властных структур. В частности, становится потенциально возможным нарушение прав собственности владельцев земельных участков, расположенных в границах образуемых защитных зон, которые лишаются права застраивать земельные участки в случае неимения разрешения на строительство до дня вступления в силу данного федерального закона.

Наконец, сложившуюся ситуацию наглядно иллюстрирует сводная схема границ всех ныне действующих зон с особыми условиями использования территорий города Москвы (рис. 2).

Очевидно, что в области законодательства о зонах с особыми условиями использования территории наблюдается хаос не только картографический, проявляющийся в несогласованности границ таких зон, но и правовой. Большое количество зон с особыми условиями становится причиной чрезмерности нормирования и ограничивает развитие населенных пунктов. Следовательно, первым шагом на пути разрешения сложившейся проблемы является выявление вопросов особых усло-

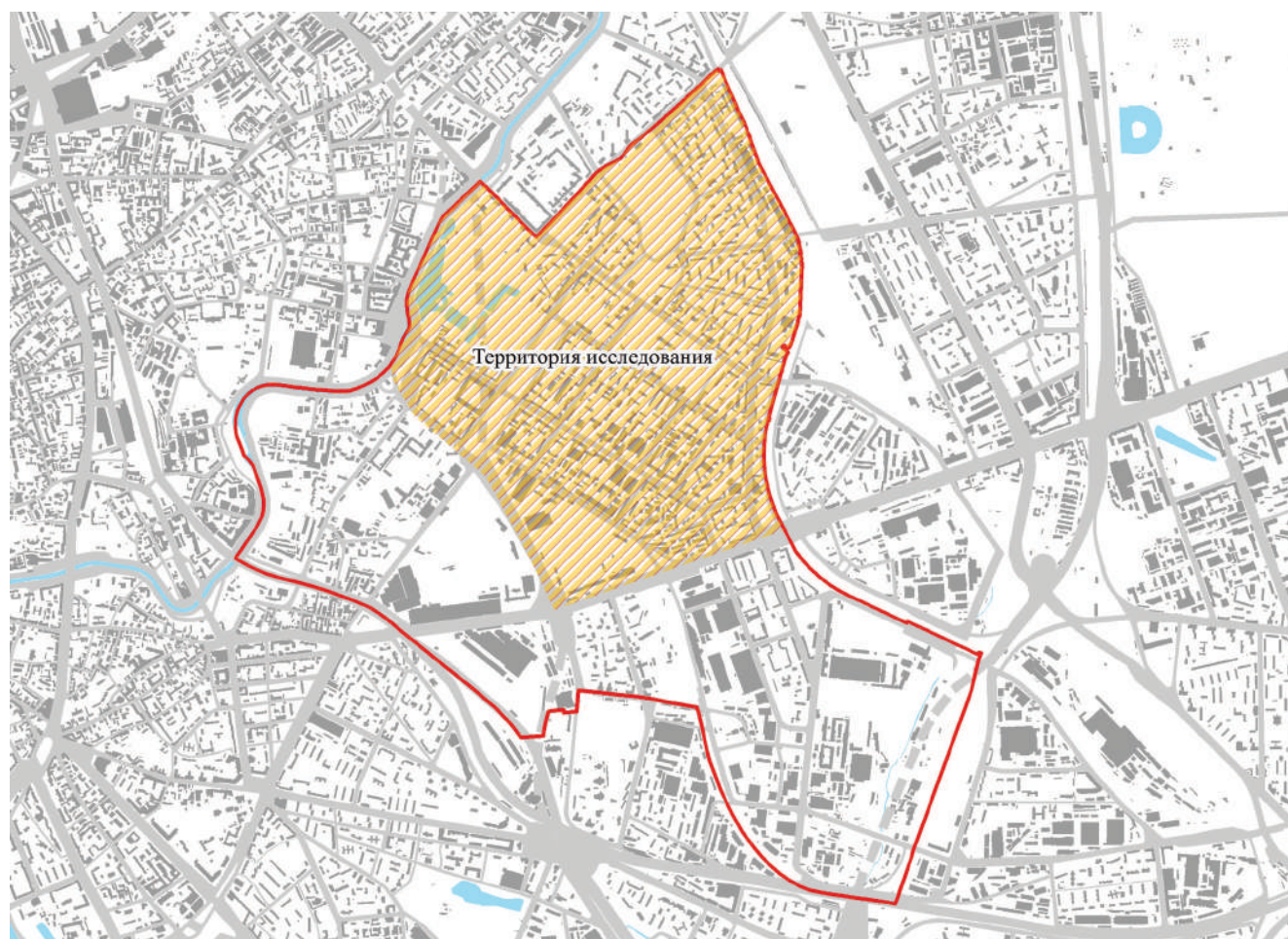


Рис. 1. Территория исследования
(источник топоосновы – ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы»)

вий использования территорий, которые на сегодняшний день не урегулированы, а также правовых механизмов их урегулирования.

В тематических статьях, посвященных анализу особых условий использования территорий [Тихомирова, 2014; Гусев, Матвеева, Колесникова, 2015], освещаются далеко не все зоны из предусмотренных законодательством. В настоящее время можно выделить более 60 зон с особыми условиями использования территорий (66 зон на июль 2016 г.), закрепленных на законодательном уровне². Из понимания зон, заложенного в Градостроительный кодекс РФ, следует, что такие зоны содержат в пределах своих границ ограничения, которые

устанавливаются законодательством, отличным от градостроительного (именно поэтому зоны имеют характеристику *особых* по отношению к градостроительной деятельности), и учитываются по принципу «все иные нормы, предусмотренные законодательством по осуществлению градостроительной деятельности, действуют в части, не противоречащей особым требованиям». Следовательно, необходимо иметь четкое понимание границ действия ограничений и их содержания.

Представители экспертного сообщества в области градостроительства неоднократно предпринимали попытки выявления признаков территорий, которые могут быть отнесены к зонам с особыми условиями [Черненко, 2012]. В рамках данного исследования авторами был сформирован ряд критериев, которым должна соответствовать территория, претендующая на включение в перечень зон с особыми условиями:

² С полным перечнем зон с особыми условиями использования территорий, составленным в рамках данной работы, можно ознакомиться на сайте Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского в разделе «Каталог ВКР» <<https://www.hse.ru/ma/urban/students/diplomas/>>.

1. Законодательное регулирование, отличное от градостроительного права.

2. Нормированный порядок установления и изменения границ зоны: а) непосредственно процедура (по проекту или по прямому действию законодательства); б) виды документов или документации, в составе которых устанавливаются границы зоны; виды документов, документации, при подготовке и в составе которых учитываются и указываются ранее установленные и даже планируемые к установлению зоны; в) орган государственной власти, чьим решением утверждаются границы зоны.

3. Четко определенные предмет охраны (объект или его окружение) и предмет ограничений (хозяйственная и иная деятельность, предельные параметры и т.д.).

4. Окончательно сформированный закрытый перечень ограничений, устанавливаемых данной зоной.

5. Юридическая ответственность за несоблюдение требований ограничений, предусмотренная действующим законодательством.

Таким образом, имея критерии отнесения территории к зонам с особыми условиями, можно проанализировать полученный список на предмет соответствия перечисленных в нем «претендентов» подобранным критериям. Ниже приведены результаты сопоставления рассматриваемых зон на предмет соответствия указанным критериям. Анализ проводился с целью показать степень проработанности законодательства о зонах с особыми условиями использования территорий.

Порядок установления и изменения границ

Наиболее значительным условием для правомерного применения инструмента особых условий является наличие законодательно определенного порядка установления и изменений границ, куда относится непосредственно процессуальная часть, а также четкое указание органа, уполномоченного в вопросе утверждения границ, и документации, в составе которой устанавливаются, а также впоследствии учитываются границы зон. В отношении данного критерия дополнительно рассматривались три подкритерия: проработанность процедуры установления границ; документация, в составе которой устанавливаются и/или учитываются границы; орган государственной власти, утверждающий границы. Существует два принци-

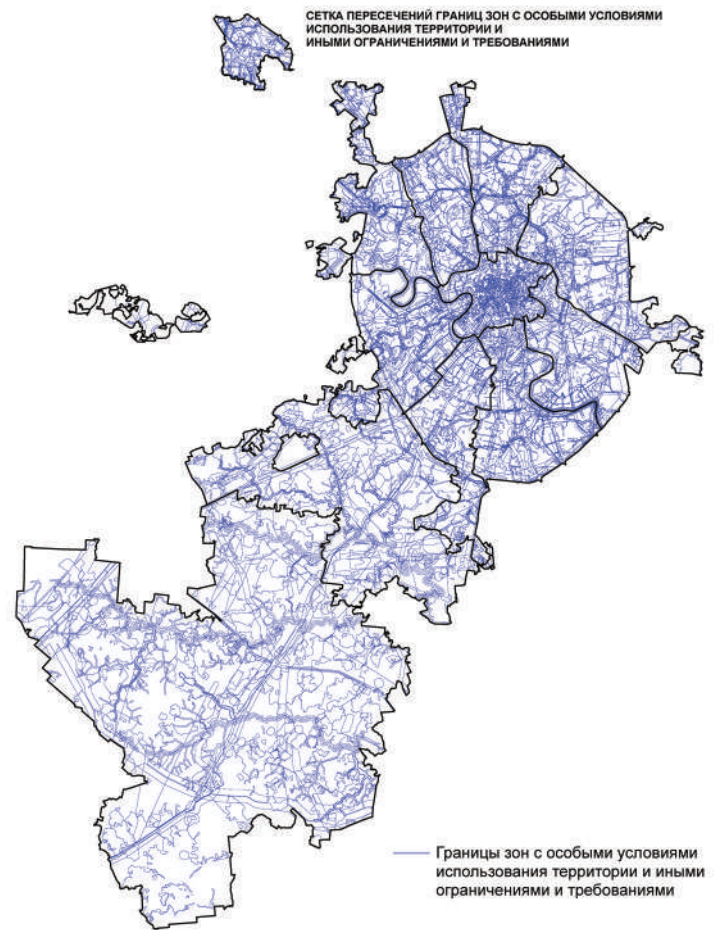


Рис. 2. Схема наложения границ зон с особыми условиями использования территорий города Москвы

(источник: «Материалы по обоснованию проекта внесения изменений в Генеральный план города Москвы» / 2015)

пиальных способа установления границ: по проекту и по прямому действию законодательства. Первый предполагает четко прописанную процедуру разработки, согласования и утверждения проекта, а второй — заранее определенные метражные показатели отступов (от центроида полигона, от границ объекта или от границ земельного участка). На сегодняшний день рассматриваемый критерий является наименее проработанным — только 13 зон с особыми условиями, приведенных в анализируемом перечне, имеют достаточно проработанную нормативную базу, тогда как 11 зон абсолютно не подкреплены институционально — о необходимости их установления лишь упоминается в ряде правовых документов, у 20 зон не заполнены два подкритерия, а у 22 отсутствует один из трех подкритериев. Простейший пример — технические и охран-

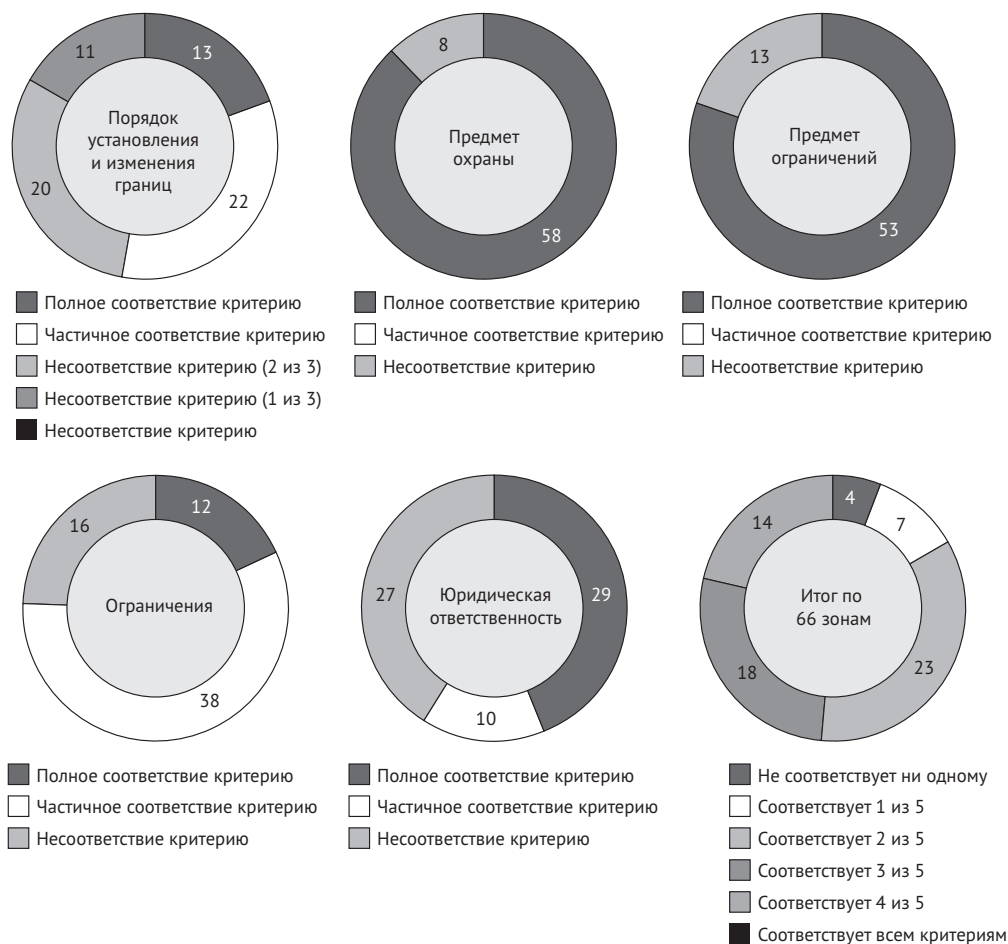


Рис. 3. Анализ соответствия зон с особыми условиями использования территорий критериям

ные зоны объектов инженерной инфраструктуры (охранная зона магистрального трубопровода, охранная зона линий и сооружений связи и линий и сооружений радификации, охранная зона тепловой сети, охранная зона канализационной сети, все виды технических зон), которые покрывают всю территорию города, практически не имеют нормативного основания. Крайне редко в законодательных актах оговаривается процедура изменения или снятия границ зон с особыми условиями. Даже для санитарно-защитных зон, являющихся одним из самых широко используемых видов зон с особыми условиями, не установлено, что может стать причиной видоизменения границ.

Предмет охраны

Для понимания области действия особых условий необходимо выявить предмет охраны. Зона с особыми условиями может носить либо охранный, либо защитный статус. В пер-

вом случае она охраняет объект от негативного воздействия окружающей среды, а во втором — защищает окружающую среду и здоровье человека от негативного воздействия объекта. Определить характер статуса возможно через выявление цели установления зоны, в которой зачастую прописан и предмет охраны. В большинстве случаев предмет охраны не представляет труда вычлениить из цепочки целеполагания, однако встречаются зоны, для которых предмет охраны не определен. В случае зон затопления, подтопления указаны территории, в отношении которых такие зоны определяются (территории, прилегающие к ряду водных объектов, подвергающихся в той или иной степени затоплению или подтоплению), а ст. 67.1 Водного кодекса РФ предусмотрено установление данных зон в целях предотвращения негативного воздействия вод. Тем не менее из вышеперечисленного не следует предмет охраны — это могут быть и берега водных объектов, и безопасность и здоровье граждан, и состояние окружаю-

щей среды, и здания и сооружения. Однако необходимо отметить, что неопределенность предмета охраны встречается довольно редко. В числе зон, для которых представляется сложным выявить предмет охраны, находятся полоса отвода автомобильной дороги (в ПП РФ от 02.09.2009 N 717 упоминается только об обустройстве дополнительных участков вдоль полос отвода для обеспечения необходимых условий производства работ по содержанию автомобильной дороги, а также нормируются цели использования ряда земельных участков в границах полосы отвода); зоны охраны от вредного влияния горных разработок и охранный зона канализационной сети (абсолютно не проработана нормативная база); охранный зона стационарного пункта наблюдения (указана цель установления — «получения достоверной информации о состоянии окружающей природной среды, ее загрязнении вокруг стационарных пунктов наблюдений», но не определен предмет охраны, которым может быть как стационарный пункт наблюдения, так и территория вокруг него); зона влияния подработки и охранный зона морского порта (абсолютно не проработана нормативная база). Иными словами, предмет охраны должен быть четко определен в устанавливаемом документе, поскольку он позволяет присвоить зоне охранный или защитный статус.

Ограничения

Далее, крайне важным представляется понимание предмета ограничений и, собственно, перечня вводимых в зоне ограничений хозяйственной или иной деятельности. Как правило, предмет ограничений следует из перечня ограничений, поэтому первоочередной задачей является формирование последнего. Закрытый перечень ограничений позволяет избежать коррупционной ситуации, при которой не ясно, что именно надо учитывать при проектировании в той или иной зоне, а проектировщик вынужден пройти процедуру согласования. На сегодняшний день у подавляющего большинства проанализированных зон в той или иной степени сформирован список ограничений. Однако можно выделить четыре основные проблемы формирования перечня ограничений использования территорий:

1. Большое количество псевдоограничений, требующих согласования с вышестоящей ин-

станцией. В результате данного обстоятельства теряется превентивная составляющая, поскольку ограничение перестает быть безусловным в тот момент, когда появляется возможность его избежать. Такая ситуация присуща ряду зон, в числе которых: береговая полоса водных объектов общего пользования и охранный зона гидроэнергетического объекта (деятельность необходимо согласовывать с оператором гидроэнергетического объекта); береговая полоса внутренних водных путей РФ (требуется согласование с администрацией бассейна внутренних водных путей) и иные.

2. Отсутствие установленных ограничений как таковых.

3. Неопределенные формулировки, допускающие многовариантное толкование того или иного ограничения: «... в охранных зонах запрещается осуществлять любые действия, которые могут нарушить безопасную работу объектов электросетевого хозяйства, в том числе привести к их повреждению или уничтожению» — не приведен перечень потенциально опасных действий или их признаков. Кроме того, некоторые перечни ограничений содержат скорее рекомендательные, чем императивные формулировки: «следует обеспечивать», «возможно», «рекомендуется», «могут быть установлены запреты и ограничения».

4. Открытый перечень ограничений, что дает возможность его бесконтрольного расширения. К примеру, перечни ограничений федеральных зон охраны объектов культурного наследия завершаются следующим пунктом: «Иные требования, необходимые для обеспечения сохранности объекта культурного наследия в его историческом и ландшафтном окружении».

Юридическая ответственность

И наконец, гарантом установления на местности особых условий использования территорий должна выступать юридическая ответственность за несоблюдение охранного или защитного режима. Юридическая ответственность на основании Уголовного кодекса или Кодекса об административных правонарушениях предусмотрена только для 27 из 66 рассмотренных в данной работе зон. В остальных случаях либо говорится об органе государственной власти, который призван контролировать соблюдение требований соответствующего нормативного правового

акта (без указания конкретных мер воздействия), либо делается неопределенная ссылка на ответственность, предусмотренную в соответствии с российским законодательством в целом. Следовательно, в итоге получается, что на законодательном уровне действуют обязательные к соблюдению требования, за пренебрежение которыми не наступает юридическая ответственность. К примеру, не определены составы административных правонарушений, предполагающие ответственность за несоблюдение режима использования рыбоохранных зон, московских зон охраны объектов культурного наследия, охранной зоны железной дороги, охранных и технических зон инженерных коммуникаций и ряда других зон.

Результат проведенного сопоставления следующий: ни одна из 66 рассмотренных зон не соответствует всем пяти критериям, однако четыре зоны абсолютно не удовлетворяют всем предъявленным требованиям, а еще семь не проходят по трем из пяти критериев. По результатам рассмотрения пяти критериев учета зон с особыми условиями использования территорий представляется возможным сделать следующие выводы. Во-первых, отсутствует единый порядок установления зон (как по проекту, так и по прямому действию) — речь идет не только о материальной части, но и об общем оформлении нормативных документов. Не существует стандартной структуры документов, нормирующих особые условия использования территорий, в связи с чем возникают сложности с выявлением в тексте документа предмета охраны, а также перечня ограничений, многие из которых содержатся непосредственно в тексте и не вынесены в список. Зачастую в нормативных правовых актах не до конца определено, что имелось в виду под тем или иным определением, что следует принимать за предмет охраны и какие действия считаются недопустимыми в охранной зоне. Приведение всех нормативных правовых и нормативных технических актов, регламентирующих особые условия, к единому виду, позволило бы значительно упростить их восприятие, а также структурировать требования, в настоящий момент пребывающие в разрозненном состоянии. Во-вторых, на законодательном уровне до сих пор не сложилось понимания критериев отнесения территории к зоне с особыми условиями, ввиду чего наблюдается некорректное приписывание «особого» статуса тер-

риториям, таковыми не являющимся. Кроме того, этот факт позволяет относить к зонам с особыми условиями практически любую территорию, вследствие чего формируется большое количество территорий, номинально являющихся зонами с особыми условиями, но не подкрепленных правовой базой (как охранный зона морского порта или зона охраны от вредного влияния горных разработок). В-третьих, ввиду недостаточной правовой базы института особых условий возникает вопрос легитимности установления таких зон на местном уровне (заповедная территория, зона строгого регулирования застройки, зона охраняемого культурного слоя, природные территории, озелененные территории), а также правомерности отнесения к ним зон, устанавливающих требования к использованию воздушного/водного пространства (полоса воздушных подходов, район аэродрома, приграничная полоса), и совпадающих с границами земельных участков (полосы отвода автомобильных и железных дорог).

Для обоснования полученных выводов был проведен подробный анализ территории исследования. Всего было проанализировано порядка 36 объектов (рис. 4, за исключением объектов инженерной инфраструктуры), расположенных на территории исследования и требующих установления зон с особыми условиями использования территорий. По результатам проведенного анализа можно выявить следующие ключевые проблемы правоприменительной практики зон с особыми условиями использования территорий:

1. Законодательная неурегулированность вопросов установления, изменения и отмены зон с особыми условиями является ключевой проблемой действующего законодательства. Показательно, что в ходе составления сводного реестра зон с особыми условиями только 13 из 66 проанализированных зон в той или иной степени имели проработанную нормативную базу. Данный факт напрямую отражается на городской территории, которая постоянно меняется и нуждается в гибкости требований законодательства. Отмена или сокращение СЗЗ, установление охранных зон транспортных коммуникаций, зоны охраны объектов культурного наследия, являясь ограничениями прав на землю, оказывают существенное воздействие на город и его жителей, вследствие чего нуждаются в жесткой регламентации и контроле.

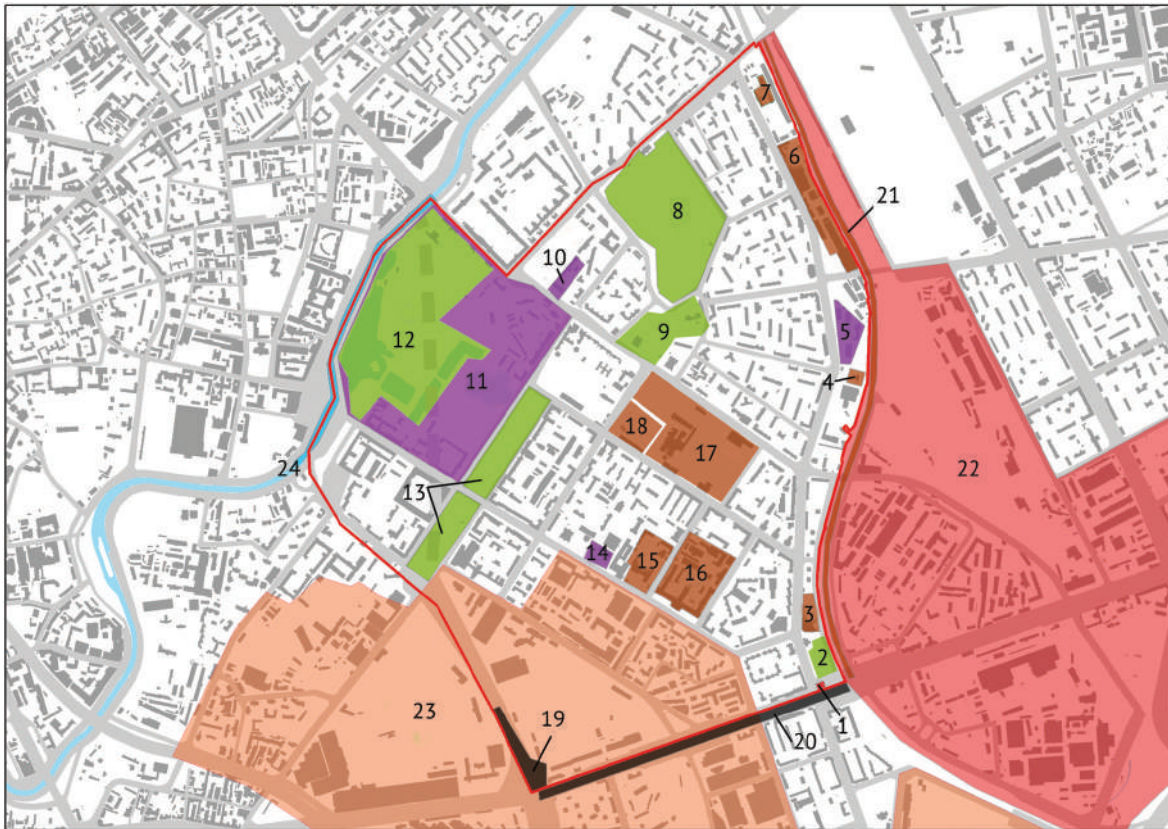


Рис. 4. Объекты на территории исследования: 1 – станция метро «Авиамоторная»; 2 – сквер им. М.И. Калинина; 3 – Лефортовский рынок; 4 – Калининская ветлечебница; 5 – комплекс складов Снабгресса; 6 – завод «Мосгидропривод»; 7 – Московская чайная фабрика; 8 – Введенское кладбище; 9 – сквер у кинотеатра «Спутник»; 10 – Александровская община сестер милосердия Н.Б. Шаховской; 11 – Екатерининский дворец; 12 – Лефортовский парк; 13 – Краснокурсантский сквер; 14 – корпус ВЭИ; 15 – Венский цех фабрики «Большевик»; 16 – Опытный завод МЭИ; 17 – ЦИАМ им. П.И. Баранова; 18 – СИЗО «Лефортово»; 19 – ТТК; 20 – шоссе Энтузиастов; 21 – Рязанское направление МЖД; 22 – Промзона № 22 «Соколиная гора»; 23 – Промзона № 23 «Серп и Молот»; 24 – р. Яуза (источник сведений об объектах – Wikimapia, источник топоосновы – ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы»)

2. Тем не менее на сегодняшний день на федеральном уровне наблюдается тенденция ко все большей неопределенности и деструкции нормативной базы. Бенефициарами намеренной политики по порождению правовой неопределенности, к сожалению, выступают не город и горожане, а некомпетентные властные структуры. Доказательством этому являются поправки к СанПиНу 2.2.1/2.1.1.1200-03, отменившие необходимость установления СЗЗ вокруг действующих объектов, нормы N 878-ПП РФ, перекалывающие ответственность по урегулированию вопросов согласования границ зон с особыми условиями на собственников и эксплуатирующие организации. Отсутствие разъяснительной деятельности и политики актуализации и совершенствования действующего

законодательства о зонах с особыми условиями не позволяет реализовывать оптимальное управление.

3. Большая доля нормативно не закрепленных зон на территории исследования свидетельствует о несоблюдении требований правовых норм, что оказывает негативное воздействие на градостроительную ситуацию в городе, а также на уровень комфорта городской среды.

4. Не организован доступ к информации об установленных зонах с особыми условиями, несмотря на упоминание данного требования в большинстве проанализированных нормативных документов. Причиной недобросовестного раскрытия данных является отсутствие юридической ответственности за несоблюдение указанной нормы.

Вышеописанные выводы были получены в результате исследования функционально насыщенной территории, на которой представлено несколько десятков видов объектов, предусматривающих установление зон с особыми условиями, регулируемых различными видами законодательства. Следовательно, данные выводы носят комплексный характер и могут применяться безотносительно пространственной привязки в качестве аналитического заключения по итогам анализа действующей институциональной базы. Территория исследования, таким образом, выступает в качестве площадки для демонстрации и детального рассмотрения локальных проблем, основанных на недостаточной нормативной обеспеченности института особых условий.

Ключевой и первостепенной рекомендацией по результатам проведенного исследования является введение нового определения зон с особыми условиями использования территорий, которое позволит конкретизировать данное понятие и определить характеристики принадлежности к нему. Авторами сформулировано следующее определение: *зоны с особыми условиями использования территорий* — территории, для которых в целях защиты населения, компонентов окружающей среды, зданий и сооружений (в том числе линейных объектов) и объектов культурного наследия от неблагоприятного воздействия, а также в целях обеспечения безопасности федеральным законодательством установлен порядок определения границ и состав ограничений использования земельных участков (в том числе их надземного и подземного пространства) и объектов капитального строительства.

Зоны с особыми условиями использования территорий — радикальный правовой инструмент, однако отсутствие критериев отнесения территорий к таким зонам приводит к постоянному бесконтрольному пополнению их числа и, следовательно, вводимых ограничений, что негативно сказывается на институциональной базе, которая постепенно переходит на «ручное управление» в каждом конкретном случае. Необходимо проведение приоритизации ЗОУИТ — выявление зон, оказывающих деструктивное воздействие на развитие территории (например, приаэродромная территория), и их последующая коррекция либо исключение. Пополнение перечня зон с особыми условиями исполь-

зования территорий в каждом конкретном случае должно быть обосновано и выполнено на основании критериев отнесения территорий к таким зонам. За концептуализацией понятийного аппарата следует формирование нормативной базы, позволяющей грамотно применять инструмент зон с особыми условиями использования территорий. Существующее законодательство в данной области не отвечает требованиям полноты и ясности, предъявляемым к документам такого уровня. Не определены критерии отнесения территорий к зонам с особыми условиями, не закреплён порядок установления, пересмотра и отмены границ, не предусмотрена юридическая ответственность за несоблюдение требований законодательства, не предъявлены стандарты к структуре оформления нормативных актов в данной сфере. Ввиду отсутствия утвержденных норм права в области особых условий, возникает множество разногласий, касающихся учета зон, регламентов в их границах, процедуры урегулирования спорных вопросов. Таким образом, представляется целесообразным принятие федерального нормативного правового акта об особых условиях использования территории, в котором будут раскрыты понятийный аппарат, процессуальная часть, юридическая ответственность, определен порядок приведения уже установленных зон в соответствие с требованиями федерального закона.

Большое количество не поддающихся исчерпывающему учету зон с особыми условиями, предусмотренных существующим законодательством, свидетельствует о необходимости их государственного учета путем формирования федерального реестра видов таких зон. Чтобы войти в их число, та или иная территория должна соответствовать списку критериев, заранее определенных на федеральном уровне — иными словами, должна иметь некий паспорт территории со всеми заполненными позициями. Таким образом, если правовым актом вводится новый вид зоны, то им же вводятся позиции, отвечающие законодательно определенным критериям отнесения территории к зонам с особыми условиями использования территорий. В случае успешной оптимизации законодательства должен быть сформирован реестр всех зон с особыми условиями, предусмотренных нормативной документацией, где для каждой зоны будут указаны содержание действующих в ней ограничений, порядок установления, изменения

и отмены границ, объект охраны, а также юридическая ответственность. В качестве дополнения к реестру зон целесообразно утвердить типологический реестр объектов, для которых такие зоны могут устанавливаться. Типология объектов подразумевает определение групп видов объектов (промышленные, водные, объекты культурного наследия и т.д.), для которых представляется возможным определение зон с особыми условиями использования территорий. Таким образом, зона должна считаться легитимной только после включения в перечень зон и только в случае принадлежности к типу объектов, закрепленных в типологии объектов.

Для обеспечения согласованной работы системы учета зон необходимо производить учет не только их видов, но и границ. На сегодняшний день законодательно предусмотрена регистрация границ зон с особыми условиями в государственном кадастре недвижимости, однако выгрузка информации в открытый доступ производится крайне выборочно, ввиду чего невозможно говорить о полноте сведений и их достоверности. Поскольку текущий учет ведется федеральной службой, велика вероятность возникновения несостыковок при нанесении границ на карту, в результате чего впоследствии возникают наложения, пересечения или отклонения от требуемых параметров. Процедура постановки зон с особыми условиями на кадастровый учет подробно, а также критерии формирования цифровой модели рассмотрены на примере зон охраны объектов культурного наследия [Калужин, Одинцова, 2013]. Одним из аспектов решения данной проблемы является учреждение на региональном уровне органа государственной власти, ответственного за привязку зон к территории и координацию их границ. Уполномоченный орган, после получения сведений о границах, сверяет их со всеми прочими, и в случае отсутствия технических расхождений (разные системы координат, погрешности при расчетах) в координатном виде проводит пространственную привязку данных о границах, после чего направляет их на регистрацию в Росреестр. Таким образом, данный орган будет выполнять роль редактора, который несет ответственность за устранение несогласованностей и корректное нанесение зон на карту.

Представляется важным как с теоретической, так и с практической точки зрения определиться с взаимным согласованием

правовых режимов зон с особыми условиями использования территории в случае их взаимного наложения. Интересен пример охранных зон и полос отвода железной дороги, в местах одновременного действия которых возникает двойной правовой режим как результат совмещения требований и ограничений, установленных в обеих зонах [Чернобай, Духно, 2014]. Для разрешения вопросов, связанных с наложением зон на территории (рис. 5), необходимо обеспечить утверждение комплекта методических рекомендаций по взаимному согласованию особых условий, действующих в различных видах зон, в которых будет определен порядок действий в случае совмещения границ зон, частичного или полного. На основе этого документа орган учета границ сможет урегулировать спорные вопросы во избежание последующих судебных разбирательств между собственниками объектов, зоны которых оказывают влияние друг на друга. Кроме того, анализ взаимного наложения зон с особыми условиями на предмет выявления действующих на территории ограничений имеет непосредственный положительный результат для регламентов территориальных зон, определенных в правилах землепользования и застройки. Вследствие детального рассмотрения наложения границ представляется возможным указать виды разрешенного использования, которые в итоге не противоречат вводимым зонами ограничениям и могут использоваться при дальнейшем проектировании.

Согласно законодательству, в правилах землепользования и застройки могут учитываться только зоны с особыми условиями, утвержденные документом (например, проект зон охраны объектов культурного наследия). В случае отсутствия нормативного закрепления границ зоны, ее не берут в рассмотрение. Зачастую это не позволяет вести объективную политику по сохранению объектов или защите окружающей среды. Однако в отсутствие зон необходимые ограничения можно закладывать напрямую в предельные параметры территориальных зон правил землепользования и застройки. Таким образом, в документе градостроительного зонирования будут одновременно учтены как регламенты территориальных зон, так и ограничения зон с особыми условиями использования территорий. Еще одной практикой в отсутствие законодательно установленных зон является инструмент временной упрощенной нормы

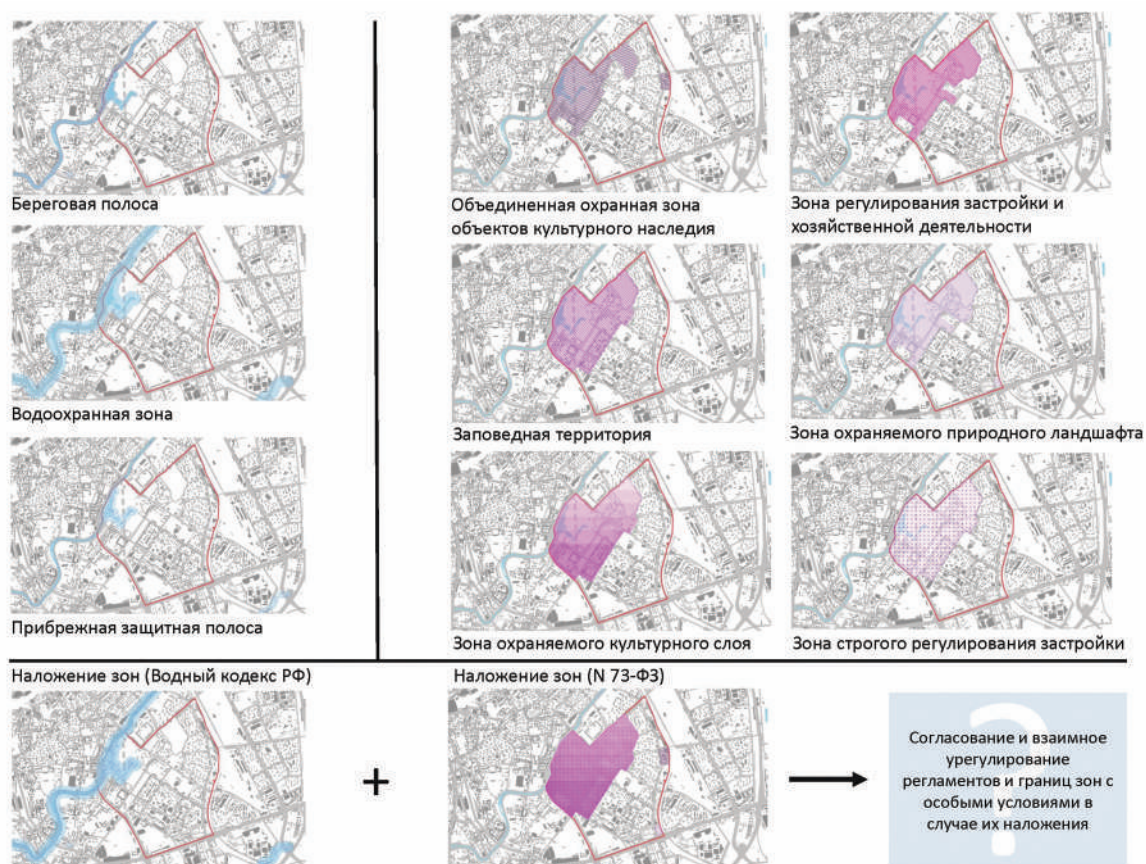


Рис. 5. Пример наложения границ зон с особыми условиями на территории исследования
 (источник топоосновы – ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы», источник сведений о границах ЗОУИТ – геопортал Москомархитектуры)

прямого действия. В таком случае, до тех пор пока граница зоны не закреплена проектом, который учитывает массу различных факторов и разрабатывается продолжительное время, на территории может устанавливаться предварительная или расчетная, или нормативная граница прямого действия. Оба указанных способа формируют некую правовую развилку: либо включение ограничений зон с особыми условиями в регламенты правил землепользования и застройки, либо введение нормы прямого действия до момента принятия проекта.

По результатам проведенного анализа нормативного обеспечения уже существующих зон с особыми условиями представляется возможным выдвигание конкретных рекомендаций по совершенствованию перечисленных в *Прил. 1³* нормативных актов на

предмет устранения пробелов в законодательстве. В *Прил. 1* приведены оценочные критерии для каждой зоны, заполненные в соответствии с текущим законодательством. Соответственно, незаполненные ячейки представляют собой потенциальные направления внесения содержательных изменений в ранее принятые документы для обеспечения полноты этих признаков. Можно выделить следующие группы вопросов, требующих доработки:

1. Приоритизация существующих ЗОУИТ — выявление зон, оказывающих деструктивное воздействие на развитие территории (например, приаэродромная территория), и их последующая коррекция либо исключение.
2. Определение предмета охраны, который должен напрямую следовать из текста нормативного акта.
3. Определение процедуры установления, изменения и отмены границ, в том числе указание органа государственной власти,

3 См.: <<https://www.hse.ru/ma/urban/students/diplomas/>>.

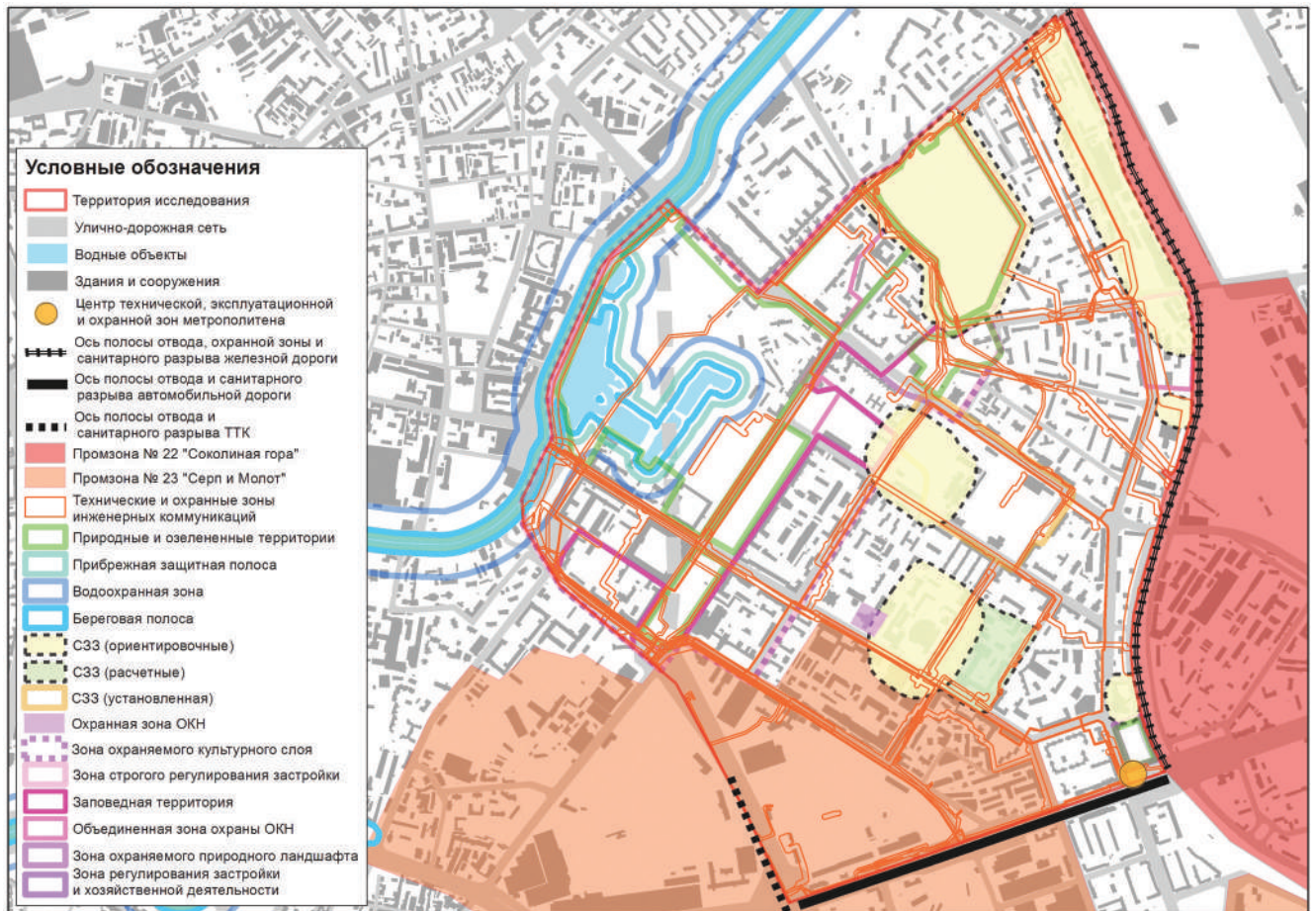


Рис. 6. Сводная карта наложения зон на территории исследования (установленные и неустановленные)
 (источник топоосновы – ГУП «НИ и ПИ Генплана Москвы», источник сведений о границах ЗОУИТ – геопортал Москомархитектуры)

уполномоченного в части их утверждения, и видов документации, в составе которых границы закрепляются и учитываются.

4. Определение предметного состава устанавливаемых ограничений — предельные параметры, хозяйственная и иная деятельность и т.д., а также их закрытого перечня, по возможности избегая требований по дополнительному согласованию.

5. Определение юридической ответственности в качестве гаранта соблюдения ограничений, устанавливаемых в зонах с особыми условиями использования территорий.

Восполнение указанных в *Прил. 1* пробелов позволит оптимизировать правовую среду зон с особыми условиями уже на данном этапе. В частности, в Градостроительном кодексе РФ необходимо предусмотреть возможность установления зон с особыми условиями в рамках проекта планировки территории, если установление таких зон требуется в свя-

зи с размещением объектов (в первую очередь охранные и технические зоны транспортной и инженерной инфраструктуры). Аналогичная норма заложена в ч. 4 ст. 23 Градостроительного кодекса РФ для состава материалов положения о территориальном планировании, содержащегося в генеральном плане.

Таким образом, применение полученных в результате проведенного исследования рекомендаций на практике позволит упорядочить законодательство в области зон с особыми условиями использования территорий, систематизировать данные зоны, а также вести корректный учет их границ на территории. Урегулирование вопросов наложения зон и пересечения их границ является крайне существенной задачей на данный момент. Для эффективного использования инструмента зон с особыми условиями необходимо обеспечить его грамотное применение, напрямую зависящее от территориальной при-

вязки и взаимной согласованности границ зон разных видов. Институт особых условий представляет собой правовой инструмент, выполняющий защитные и/или охранные функции, который должен содействовать поступательному развитию городской среды. На сегодняшний день особые условия край-

не перегружают нормативное регулирование процессов в городах, затрудняют принятие решений и становятся преградой на пути развития (рис. 6). Для того, чтобы изменить сложившуюся практику, необходимо в корне пересмотреть основы института особых условий использования территорий.

Литература

- Антропов Д.В. (2012) Особенности землепользования в зонах с особыми условиями использования территорий // Имущественные отношения в РФ. № 11 (134).
- Гусев В.А., Матвеева Я.С., Колесникова Ю.М. (2015) К вопросу выделения зон с особыми условиями использования территорий при подготовке правил землепользования и застройки населенных пунктов: сборник научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции «Современные тенденции развития науки и технологий». Белгород.
- Долгов А.В., Бердюгина Ю.М. (2014) Территория историко-культурного назначения как особый вид зоны с особыми условиями использования территорий // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. № 4.
- Калюжин В.А., Одинцова Н.В. (2013) Опыт внесения в государственный кадастр недвижимости зон с особыми условиями использования территорий // Землеустройство, кадастр и мониторинг земель.
- Тихомирова Л.А. (2014) Зоны с особыми условиями использования территорий: особенности правового регулирования // Консорциум КОДЕКС. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. Режим доступа: <http://goo.gl/g08Vv4> (дата обращения: 03.03.2016).
- Трутнев Э.К. (2012) Вопрос о деструктивном воздействии на подготовку документов градостроительного проектирования изменений СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов. Новая редакция», утвер-
- дены постановлением главного государственного санитарного врача Российской Федерации № 122 от 9 сентября 2010 г., введены в действие 1 октября 2010 г. <urbanecconomics.ru>. Режим доступа: <http://goo.gl/r6Fdcm> (дата обращения: 14.04.2016).
- Черненко А.А. (2012) Понятие зон с особыми условиями использования территорий // Управление развитием территории. № 2. Режим доступа: <http://www.gisa.ru/88229.html> (дата обращения: 13.04.2016).
- Чернобай Е.Ю. (2014) Правовой режим земель полосы отвода железных дорог: дисс. ... канд. юрид. наук / ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» (МИИТ), науч. рук. Н.А. Духно.

Электронные ресурсы

- Викимапия <wikimapia.org>. Режим доступа: <http://wikimapia.org> (дата обращения: 21.03.2016).
- Геопортал Москомархитектуры. Территории с особыми требованиями к осуществлению градостроительной деятельности <egip.mka.mos.ru>. Режим доступа: <http://goo.gl/tXipV6> (дата обращения: 02.02.2016).
- Департамент культурного наследия города Москвы. Реестр объектов культурного наследия <dkn.mos.ru>. Режим доступа: <https://goo.gl/gqv759> (дата обращения: 15.04.2016).
- Публичная кадастровая карта <pkk5.rosreestr.ru>. Режим доступа: <http://pkk5.rosreestr.ru> (дата обращения: 01.05.2016).

K. TITOVA, O. BAEVSKY

THE SPECIAL CONDITIONS OF LAND USE: UNREGULATED QUESTIONS. THE CASE OF LEFORTOVO DISTRICT

References

- Antropov D. (2012) Osobennosti zemlepol'zovanija v zonah s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij [Land use policy features in zones with special conditions of land use]. *Imushhestvennye otnoshenija v RF* [Property relations in the Russian Federation], no 11 (134).
- Gusev V., Matveeva Ja., Kolesnikova Ju. (2015) K voprosu vydelenija zon s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij pri podgotovke pravil zemlepol'zovanija i zastrojki naselennyh punktov [On the question of allocation of zones with special conditions of land use in the preparation of land use and development rules of residential areas]. Belgorod: Sbornik nauchnyh trudov po materialam I Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii "Sovremennye tendencii razvitiya nauki i tehnologij" [Collection of scientific papers based on the I International scientific-practical conference "Modern trends in the development of science and technology"].
- Dolgov A. Berdjugina Ju. (2014) Territorija istoriko-kul'turnogo naznachenija kak osobyj vid zony s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij [The territory of historical and cultural significance as a special type of zone with the special conditions of land use]. *Akademicheskij vestnik URALNIIPROEKT RAASN* [Academic Bulletin USRDI RAACS], no 4.
- Kaljuzhin V., Odincova N. (2013) Opyt vnesenija v gosudarstvennyj kadastr nedvizhimosti zon s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij [The experience of entering zones with special conditions of use into the state real estate cadastre]. *Zemleustrojstvo, kadastr i monitoring zemel'* [Land use policy, cadastre and monitoring of lands].
- Pravovoj rezhim polos otvoda zheleznyh dorog: dissertacija na soiskanie stepeni kandidata nauk* (2014) [The legal regime of the railroad precinct: the dissertation for the degree of Ph.D.]. Moscow: FGBOU VPO "Moskovskij gosudarstvennyj universitet putej soobshhenija" (MIIT) [FSBEI HPE "Moscow State University of Railway Engineering" (MSURE)], research advisor: Duhno N.; author: Chernobaj E.

Authors

Ksenia Titova, MA in Urban Studies and Planning, Graduate School of Urbanism; Genplan Institute of Moscow, lead specialist of the Department of complex urban planning.

E-mail: lucenkok@gmail.com

Oleg Baevsky, Graduate School of Urbanism, professor; Genplan Institute of Moscow, deputy director, head of the Department of territorial planning, zoning and development of urban planning structure.

E-mail: oleg.baevskiy@live.ru

Abstract

In this paper we consider the zones with special conditions of land use and legislative support for the institution of special conditions. The authors systematized the regulatory framework in the field of special conditions of land use, formed a list of types of zones with special conditions stipulated by the current legislation, and identified the main outstanding issues of this area of law. In a specific example the authors analyzed the law enforcement practices, considered the consequences of the lack of elaboration of the regulatory framework that results in a poor regulatory environment. Finally, the author compiled a consolidated register of zones with special conditions of land use provided by law, as well as recommendations for improvement of legislation in this area.

Key words: special conditions; land use; legislation; restrictions; regulatory; register

Tihomirova L. *Zony s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij: osobennosti pravovogo regulirovanija* [The zones with special conditions of land use: peculiarities of legal regulation] <cntd.ru>. Available at: <http://goo.gl/g08Bv4> (accessed: 03.03.2016).

Trutnev Je. *Vopros o destruktivnom vozdejstvii na podgotovku dokumentov gradostroitel'nogo proektirovanija izmenenij SanPiN 2.2.1/2.1.1.1200-03 "Sanitarno-zashhitnye zony i sanitarnaja klassifikacija predpriyatij, sooruzhenij i inyh ob'ektov. Novaja redakcija", utverzhdeny postanovleniem glavnogo gosudarstvennogo sanitarnogo vracha Rossijskoj Federacii № 122 ot 9 sentjabrja 2010 g., vvedeny v dejstvie 1 oktjabrja 2010 goda* [The question of the destructive impact on the urban planning documents preparation of SanPiN changes 2.2.1 / 2.1.1.1200-03 "Sanitary protection

zones and sanitary classification of enterprises, structures and other objects. The new edition”, approved by the Decree of the Chief State Sanitary Doctor of the Russian Federation № 122 of September 9, 2010, entered into force October 1, 2010] <urbaneconomics.ru>. Available at: <http://goo.gl/r6FdcM> (accessed: 14.04.2016).

Chernenkov A. *Ponjatje zon s osobymi uslovijami ispol'zovanija territorij* [The concept of zones with special conditions of land use] <gisa.ru>. Available at: <http://www.gisa.ru/88229.html> (accessed: 13.04.2016).

Vikimapija [Wikimapia] <wikimapia.org>. Available at: <http://wikimapia.org> (accessed: 21.03.2016).

Geoportal Moskomarhitektury. Territorii s osobymi trebovanijami k osushhestvleniju gradostroitel'noj

dejatelnosti [Committee on Architecture and Urban Planning of the city of Moscow Geoportal. Areas with special requirements for the implementation of urban development activities] <egip.mka.mos.ru>. Available at: <http://goo.gl/tXipB6> (accessed: 02.02.2016).

Departament kul'turnogo nasledija goroda Moskvj. Reestr ob'ektov kul'turnogo nasledija [The Department of Cultural Heritage of the City of Moscow. Register of objects of cultural heritage] / dkn.mos.ru / Available at: <https://goo.gl/gqv759> (accessed: 15.04.2016).

Publichnaja kadaastrovaja karta [Public cadastral map] <pkk5.rosreestr.ru>. Available at: <http://pkk5.rosreestr.ru> (accessed: 01.05.2016).

С.А. БУТОРИНА, Е.А. КОТОВ

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ,

ВОЗВОДИМОЙ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СПОРТИВНЫХ МЕГАМЕРОПРИЯТИЙ,
НА ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ ГОРОДОВ

Urban Studies and Practices Vol.1 #3, 2016, 69-85
<https://doi.org/10.17323/usp13201670-86>

Введение

В 2018 г. в России запланировано проведение 21-го Чемпионата мира по футболу FIFA (далее — ЧМ-2018). В настоящее время ведутся работы по возведению спортивной и транспортной инфраструктуры в 11 российских городах. Как показывает мировой опыт, принимаемые при подготовке к мегамероприятиям решения не всегда оказываются в достаточной степени продуманными — в частности, они зачастую не учитывают организацию жизни в городе после проведения мероприятий. Примером может служить город Атланта (США). При подготовке к Олимпиаде 1996 г. в транспортную систему Атланты были внесены изменения, не лучшим образом отвечающие потребностям города в долгосрочной перспективе, после проведения данного мероприятия [Kassens, 2009].

Практики транспортного планирования для мегамероприятий признают нехватку надежных и относительно простых количественных методов оценки воздействия изменений, производимых в рамках подготовки к мероприятиям, на города и агломерации [Manelli, 2013]. В связи с этим представляется актуальным предварительное изучение и моделирование последствий преобразований транспортных систем. В рамках настоящего исследования произведена апробация методики оценки эффективности транспортных изменений на базе анализа топологических характеристик улично-дорожной сети с применением геоинформационных систем и на основе открытых пространственных данных на примере ряда российских городов — участников ЧМ-2018.

Авторы

Буторина Софья Алексеевна, студентка 2-го курса магистерской программы «Управление пространственным развитием городов» Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского.

E-mail: sobutorina@gmail.com

Котов Егор Андреевич, научный сотрудник Высшей школы урбанистики им. А.А. Высоковского.

E-mail: ekotov@hse.ru

Аннотация

В статье проведена оценка мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры в городах — участниках Чемпионата мира по футболу 2018 г. (ЧМ-2018). Рассмотрены транспортные системы городов с наиболее масштабными запланированными изменениями транспортной инфраструктуры — Саранска, Калининграда, Екатеринбурга. Анализ проведен на основе открытых пространственных данных о населении и улично-дорожной сети рассматриваемых городов. Мероприятия оценены с точки зрения их эффективности в период после проведения ЧМ-2018 — масштаба изменений уровней связности улично-дорожной сети, доступности ключевых мест в городе. В результате анализа определено, что наиболее эффективными с точки зрения использования новой инфраструктуры в период после проведения ЧМ-2018 являются изменения в Саранске. Авторы продемонстрировали возможность использования открытых данных для такого анализа, но выявили и ряд проблем, возникающих при их использовании.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; мегамероприятия; открытые данные; пространственный анализ; Чемпионат мира по футболу FIFA 2018; транспортная доступность; топологическая связность

Объектом исследования является транспортная инфраструктура российских городов — участников спортивных мегамероприятий. В частности, были рассмотрены города Калининград, Саранск и Екатеринбург в связи со значительным преобразованием их транспортных систем в рамках подготовки к ЧМ-2018.

Цель исследования заключалась в оценке эффективности транспортной инфраструктуры, возводимой для проведения спортивных мегамероприятий, с точки зрения ее влияния на существующие транспортные системы российских городов.

Мировой опыт реализации изменений транспортной инфраструктуры при подготовке к мегамероприятиям

Проведение спортивных мегамероприятий оказывает влияние на все аспекты жизни города и во многих случаях выступает мощным катализатором городского развития. Изменения затрагивают экономическую и социальную сферы, трансформируют городскую среду, оказывают влияние на имидж города. Наряду с возведением спортивной инфраструктуры, как правило, оказываются неизбежными преобразования транспортной системы, поскольку обеспечение быстрого и безопасного перемещения участников и гостей соревнований является одним из базовых условий успешного проведения крупных массовых мероприятий. При этом принимающие города не всегда готовы к нетипичному пиковому уровню нагрузки, в том числе в узлах, которые либо прежде не испытывали такие нагрузки, либо не испытывают их на регулярной основе.

Как указано в «Концепции транспортного обеспечения Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России», возводимая для проведения мегамероприятий транспортная инфраструктура должна удовлетворять противоречивым условиям: с одной стороны, соответствовать пиковым нагрузкам в период проведения первенств, а с другой — эффективно использоваться после окончания соревнований. В этом противоречии, которое не раз упоминается в работах специалистов в данной области [Bovy, 2006; Hiller, 2006; Kassens, 2009; Manelli, 2013], заключается основная сложность транспортного планирования в городах — участниках мегасобытий.

Последствия изменений, которым подвергались транспортные системы городов при подготовке к мегамероприятиям, как показывает мировая практика, носят как позитивный, так и негативный характер.

Одним из самых глубоких исследований в области транспортного планирования для мегасобытий является диссертация доктора наук Массачусетского технологического института Евы Кассенс. В своих работах [Kassens,

2009; 2013] она указывает на необходимость грамотной интеграции временных требований к проведению мероприятия с существующими мастер-планами городов. Такие меры позволяют извлечь максимальную выгоду для принимающего города и произвести благотворные изменения на долгосрочную перспективу.

Роббинс, Дикинсон и Калвер [2007] основной проблемой для планировщиков транспортной сети при проведении мегасобытий считают обеспечение дополнительных возможностей для удовлетворения пикового уровня спроса, которые впоследствии в результате недостаточного использования потенциала могут оказаться экономически нежизнеспособными. По мнению Ф. Бови, строительство транспортной инфраструктуры разумно только в том случае, если доказана целесообразность ее долгосрочного использования [Bovy, 2006].

В мировой практике мегасобытий существует немало примеров возведения крупных объектов спортивной инфраструктуры, необходимых для проведения мероприятия, которые впоследствии оказывались бременем для города в связи с невозможностью их использования (например, по причине высоких эксплуатационных расходов) — так называемые «белые слоны». При несогласованности между краткосрочными потребностями в транспортировке и возможностями транспортного развития города есть риск возникновения транспортных «белых слонов».

Наиболее ярким примером удачного проведения изменений является Барселона, которая после модернизации дорожной сети и системы общественного транспорта в ходе подготовки к Олимпиаде 1992 г. стала четвертым по популярности туристическим центром в Европе [Bovy, 2011]. В Пекине к Олимпиаде 2008 г. за семь лет была удвоена провозная возможность пекинского метро, построены дороги, новый терминал аэропорта и многие другие объекты. В Рио-де-Жанейро к Олимпиаде 2016 г. построено 13 км линий метро, обновлено 80 км пригородных поездов, создано 150 км линий системы BRT, успешно используемые и после проведения Олимпиады. Имеют место и негативные примеры. Город Атланта, в котором проходили Олимпийские игры 1996 г., не справился с беспрепятственным выполнением своих функций в ходе мероприятия и при этом извлек минимум выгод для долгосрочного развития [Kassens, 2009].

Приведенные примеры указывают на масштаб транспортных проектов, катализатором которых становятся мегасобытия. Очевидна необходимость тщательного планирования строительства транспортной инфраструктуры на основе анализа существующей ситуации и детального прогнозирования изменений.

Настоящая статья посвящена исследованию трех российских городов, в которых в связи с проведением ЧМ-2018 происходят масштабные (для городов с такой численностью населения) изменения транспортной системы. Анализ проводится на предмет выявления улучшений доступности точек притяжения и связности транспортной сети городов с учетом размещения населения. Основным инструментом проведения анализа в работе являются геоинформационные системы.

Транспортные планы к ЧМ-2018 в российских городах

Калининград

В Калининграде основное строительство транспортной и спортивной инфраструктуры к ЧМ-2018 сосредоточено на о. Октябрьский. Остров расположен в центре города, между рукавами главной водной артерии — реками Старая и Новая Преголя. В центральной части острова в настоящее время возводится главный объект проведения чемпионата — стадион «Калининград».

Работы по модернизации транспортной системы города в рамках подготовки к ЧМ-2018 в первую очередь направлены на обеспечение связи о. Октябрьский с аэропортом Храброво, находящимся в 24 км к северу от Калининграда.

К новым объектам относятся съезды и мостовые переходы через реки Старая и Новая Преголя на о. Октябрьский и транспортная развязка Второго эстакадного моста с Солнечным бульваром. Реконструкция ул. 9 Апреля и строительство транспортной развязки с Московским проспектом направлено также на создание прямой транспортной связи стадиона «Калининград» и аэропорта. Для обеспечения подъезда транспортных средств к стадиону на острове ведется строительство улично-дорожной сети общей протяженностью около 15 км. Более подробно планируемые изменения представлены на *рис. 1*.

К ЧМ-2018 утверждены следующие проекты [План управления..., 2016]:



Фото © 2016 Софья Буторина

Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri

© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 1. Планируемые изменения транспортной инфраструктуры Калининграда в рамках подготовки к ЧМ-2018

1 — Реконструкция мостового перехода через реки Старая и Новая Преголя на строительстве Южного обхода Калининграда; строительство мостового перехода через реки Старая и Новая Преголя (*рис. 1*).

2 — Реконструкция 2-й очереди Кольцевого маршрута в районе Приморской рекреационной зоны (Северный обход Калининграда с реконструкцией транспортной развязки).

3 — Реконструкция ул. 9 Апреля и строительство транспортной развязки с Московским проспектом — расширение до шести полос.

4 — Строительство Восточной эстакады от ул. Молодой Гвардии до о. Октябрьский с мостом через р. Новая Преголя.

5 — Строительство улично-дорожной сети на территории острова, обеспечивающей подъезд к стадиону, в том числе реконструкция и новое строительство Солнечного бульвара.

6 — Реконструкция моста «Высокий» через р. Преголя по ул. Октябрьская.

7 — Реконструкция моста «Деревянный» через р. Преголя по ул. Октябрьская.

8 — Капитальный ремонт наб. Генерала Карбышева.



Фото © 2016 Софья Буторина
Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 2. Планируемые изменения транспортной инфраструктуры Саранска в рамках подготовки к ЧМ-2018

Проекты, реализация которых к 2018 г. была отменена [Проект планировки..., 2014]:

9 — Строительство транспортной развязки на пересечении ул. Дзержинского и просп. Калинина.

10 — Восточная эстакада до ул. Муромская.

11 — Строительство мостового перехода с ул. Литовский Вал через р. Новая Преголя и транспортной развязки в разных уровнях на пересечении ул. Литовский Вал и Московского проспекта.

Из-за недостатка финансирования ряд первоначально запланированных проектов был отменен. В настоящем исследовании помимо основного варианта с утвержденными изменениями был проведен анализ воображаемого сценария при реализации всех проектов. Продление Восточной эстакады в южную часть города обеспечит дополнительный транзит Московского и Ленинградского районов и, предположительно, разгрузит существующие связующие магистрали. По окончательному сценарию на 2018 г. эстакада будет обрываться на о. Октябрьский. Таким образом, пока остров не будет заселен, значение эстакады вне проведения ЧМ-2018, скорее всего, очень невелико. Мост с ул. Литовский Вал на о. Октябрьский не столь необходим, пока остров не будет заселен. Развязка

на пересечении ул. Дзержинского и просп. Калинина позволила бы снизить трафик на ул. Дзержинского.

Саранск

В отличие от Калининграда, новые транспортные связи в Саранске создаются преимущественно в соответствии с планами развития транспортной сети города в целом, вне ЧМ-2018. Проведение ЧМ-2018 выступает, скорее, катализатором развития дорожной сети. Из проектов, приуроченных непосредственно к обеспечению проведения спортивного мероприятия, можно выделить создание развязки для подъезда к стадиону «Мордовия Арена», строящемуся в районе ул. Волгоградская в пойме р. Инсар. Остальные изменения направлены на создание хордовых связей между жилыми районами города и, скорее всего, значительно улучшат транспортную ситуацию в городе.

К основным транспортным мероприятиям, связанным с подготовкой к ЧМ-2018, относятся (рис. 2):

1 — Строительство участка Восточного обхода Саранска (ВОС) протяженностью 8,4 км и транспортной развязки.

Комплекс включает современную разноразмерную транспортную развязку типа

«клеверный лист» с путепроводом через автодорогу Саранск — Кочкурово, а также кольцевую развязку на автомобильной дороге Саранск — Б. Березники, мост через р. Тавла, путепровод через ул. Садовая. На данный момент строительство дороги и развязки уже завершено, объекты введены в эксплуатацию.

2 — Развязка на пересечении ул. Красная и ул. Севастопольская.

Проект направлен на обеспечение подъезда транспортных средств к стадиону «Мордовия Арена» из аэропорта. После пересечения с ул. Севастопольская ул. Красная переходит в ул. Кочкуровская, подходящую вплотную к стадиону.

К основным задачам реализации Муниципальной целевой программы «Подготовка к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу» на 2015–2017 годы [Муниципальная целевая..., 2015] в части строительства автомобильных дорог, помимо прочего, относятся следующие мероприятия:

3 — Строительство городской магистрали от ул. Коваленко до просп. 50 лет Октября с мостом через р. Саранка.

Дорога напрямую соединит северо-западный и юго-западный районы Саранска.

4 — Разработка ПСД на «Строительство автомобильной дороги по ул. Строительная от ул. Победы до ул. Гожувской с путепроводом через железную дорогу и р. Инсар».

Возведение данной магистрали, которая обеспечит связь жилых массивов Пролетарского района с районом Химмаш, к 2018 г. не планируется. Тем не менее в рамках программы по подготовке к ЧМ-2018 разработан и утвержден проект планировки, проведены публичные слушания.

«Светотехника» — большой жилой массив микрорайонного типа с многоэтажной и среднеэтажной жилой застройкой в Пролетарском районе, значительно удаленный от основной части Саранска. Давно назрела необходимость обеспечить его связь с остальными частями города, чем и обусловлено проектирование новой магистрали.

Екатеринбург

Основные транспортные работы в рамках подготовки к ЧМ-2018 в Екатеринбурге сосредоточены в Верх-Исетском районе и связаны с соединением просп. Ленина и ул. Татищева, а также реконструкцией ряда близлежащих улиц. Строительство новой дорожной сети

ведется около Центрального стадиона, доступ к которому необходимо обеспечить для проведения спортивного мероприятия. Другие работы по возведению новой транспортной инфраструктуры связаны со строительством каскада развязок на Объездной дороге с целью обеспечения транзита в аэропорт «Кольцово».

1 — Соединение просп. Ленина и ул. Татищева. Реконструкция ул. Татищева (рис. 3).

В результате реконструкции ул. Татищева станет шестиполосной, с трамвайным движением от просп. Ленина до ул. Красноуральская, а также с широкими тротуарами и велодорожками.

2 — Реконструкция ул. Пирогова, пер. Пестеревский и ул. Репина.

3 — Строительство ул. Соединительная.

Дорога свяжет ул. Репина с Верх-Исетским бульваром.

4 — Строительство транспортной развязки на пересечении Объездной автодороги и ул. Серафимы Дерябиной.

5 — Строительство транспортной развязки на пересечении Объездной автодороги и ул. Амундсена.

6 — Строительство транспортной развязки на пересечении Объездной автодороги и ул. Московская.

Как видно из обзоров планируемых преобразований, во всех трех исследуемых городах проведение ЧМ-2018 послужило мощным катализатором развития транспортной инфраструктуры. Стоит отметить, что в Калининграде и Екатеринбурге новые транспортные объекты в большей степени приурочены непосредственно к проведению самого мероприятия и ориентированы в первую очередь на обеспечение доступа к стадиону и аэропорту. В Саранске создание новых дорог направлено на формирование связей между жилыми районами, т.е. в приоритете функционирование города вне мероприятия.

Методика исследования

В работе использовались несколько методологических подходов, цель которых заключалась в сопоставлении характеристик существующей транспортной сети городов и сети с учетом запланированных к 2018 г. изменений.

Исследование проводилось на основе программного обеспечения ArcGIS 10.3, основная часть работы — в модуле Network Analyst.



Фото © 2016 Софья Буторина

Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri

© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 3. Планируемые изменения транспортной инфраструктуры Екатеринбурга в рамках подготовки к ЧМ-2018

Необходимо отметить, что с учетом технических ограничений и недостатка данных в работе изменения транспортных систем городов оцениваются в первую очередь с точки зрения пользования личным автотранспортом. При этом при прочих равных улучшение показателей связности улично-дорожной сети положительно влияет и на организацию движения наземного общественного транспорта, так как предоставляет возможности для организации новых маршрутов или оптимизации существующих.

В качестве базовой пространственной информации для каждого из городов использо-

вались векторные наборы данных с краудсорсингового портала OpenStreetMap в формате shp.

Для создания **модели транспортной сети** города на первом этапе на основе слоя геоданных, содержащего объекты дорожной сети (*highway-lines*), был разработан дорожный граф. В таком графе ребрами являются отрезки дорог, а вершинами — точки их пересечения. На основе классификации типов дорог каждому ребру графа была присвоена средняя скорость движения автомобиля (например, тип дорог *primary* — скорость 70 км/ч, *residential* — 30 км/ч и т.п.). Затем было рас-

считано время движения в минутах по каждому из элементов сети, исходя из длины отрезка дороги и средней скорости движения автомобиля по нему. Фрагмент дорожного графа представлен на *рис. 4*.

Следующим этапом было создание сетевого набора данных (network dataset) с указанием полей для расчета расстояний и времени движения, а также единиц измерения. Таким образом, была получена транспортная модель для каждого из исследуемых городов. Дальнейшая работа проводилась с помощью инструментов панели Network Analyst. Для построения зон транспортной доступности создавалась New Service Area с указанием временных интервалов в минутах, для прокладки маршрутов — New Route.

На основе полученных транспортных моделей в модуле Network Analyst проводился анализ изменения **временной доступности** ключевых объектов изучаемых городов, таких как центр города, аэропорт, стадион, центры жилых районов¹. По каждому из городов были построены две модели: на основе существующей транспортной сети; на основе транспортной сети с учетом новых объектов, строящихся к 2018 г. Для Калининграда была построена также третья модель, учитывающая гипотетическую транспортную сеть в соответствии с изначальным проектом планировки.

Построение **топологических ярусов** проводилось с целью выявления изменений связности транспортной сети городов.

Топологическим ярусом называют замкнутую кольцеобразную полосу циклов — такую, что в нее попадают циклы, имеющие хотя бы одну общую точку с внешней его границей. Выделение ярусов начинается с установления внешней границы циклического каркаса: проводится линия по его внешнему периметру. К первому ярусу относятся все циклы, которые выходят на эту внешнюю границу. После выделения циклов первого яруса проводят внутреннюю границу этого яруса. Если внутри нее еще остались другие циклы, которые не вошли в состав первого яруса, то в остове есть еще и другие топологические ярусы, которые также необходимо выявить. Выделение ярусов проводится до тех пор, пока все циклы не попадут в тот или иной топологический ярус и в центре сети

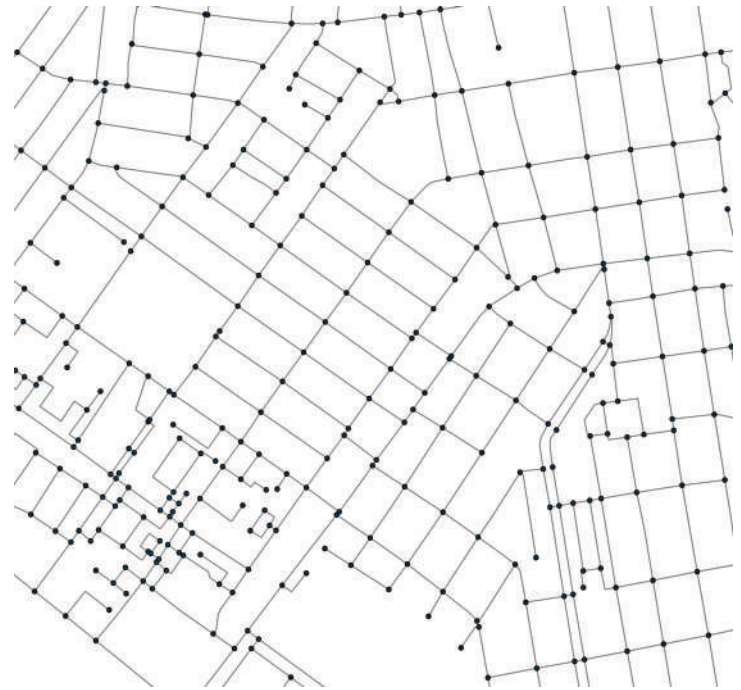


Фото © 2016 Софья Буторина
Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 4. Фрагмент дорожного графа

не останется ни одного «свободного» цикла [Тархов, 2005].

Все циклические сети легко различаются по числу выделенных топологических ярусов. Таким образом, с помощью метода выделения топологических ярусов можно однозначно установить уровень сложности транспортной сети: чем больше ярусов, тем сложнее сеть и, соответственно, лучше связность. Окраины города всегда относятся к низким топологическим ярусам, при движении к центру уровень повышается. Ключевую роль в оценке связности транспортной сети играет распределение площади города (а соответственно, и численности населения) по ярусам разных уровней, а также характер изменения сложности сети от окраин к центру.

Расчет топологических ярусов производился в ArcGIS 10.3 с помощью инструмента, созданного на основе скрипта на языке Python из свободного интернет-источника [Топологические ярусы..., 2016]. Исходными данными для работы инструмента служил файл дорог в формате shp. Результат работы инструмента — набор полигональных и линейных слоев — топологических ярусов.

1 В данной статье приведены лишь ключевые примеры визуализации расчетов доступности, представленные на *рис. 7* и *10*.

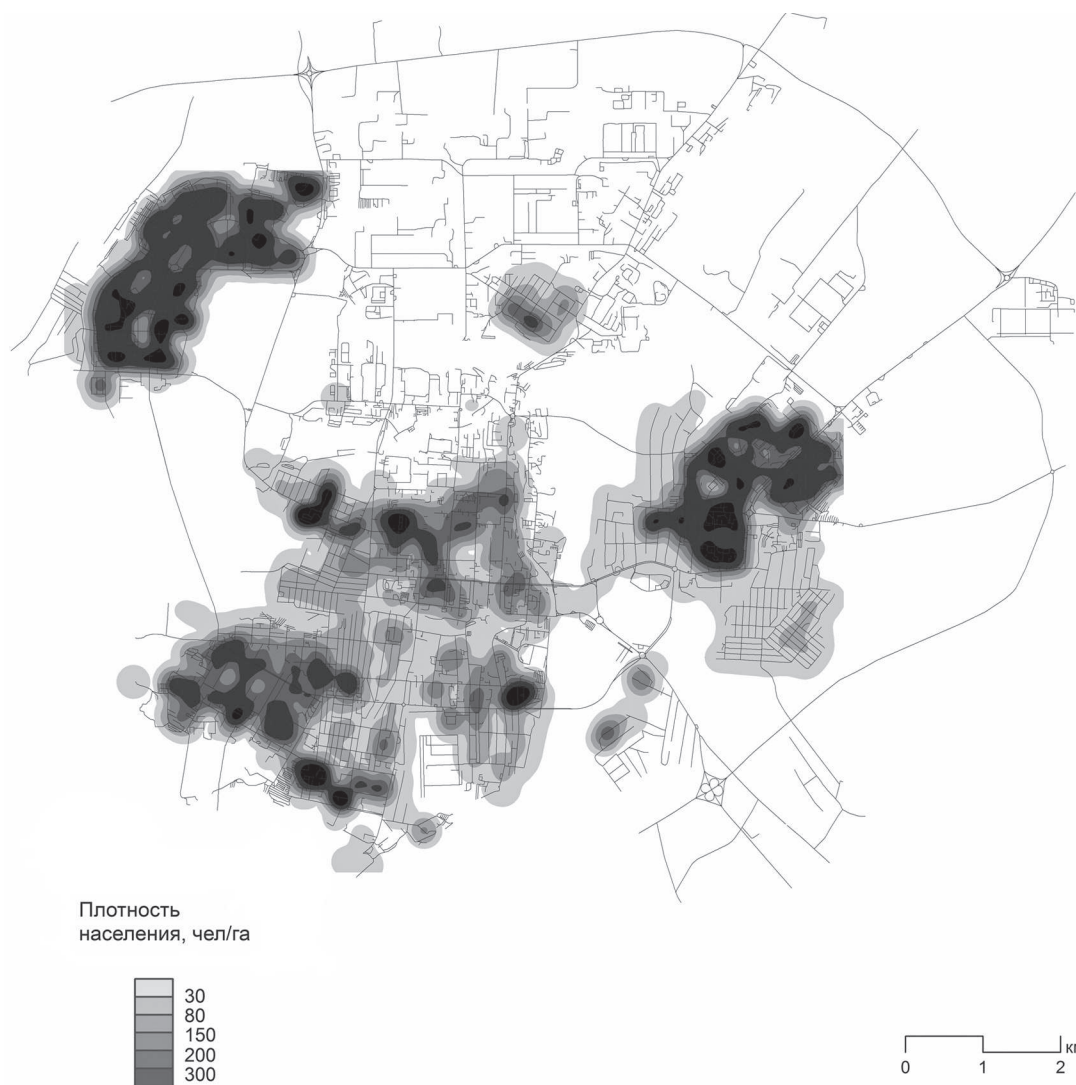


Фото © 2016 Софья Буторина

Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri

© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 5. Плотность населения Саранска

Их количество зависит от сложности транспортной сети города: чем больше ярусов, тем сложнее сеть и, следовательно, лучше связность.

Следует отметить, что первым шагом в пространственном анализе исследуемых городов было изучение пространственного **распределения населения**. В качестве исходных данных для анализа распределения населения и построения карт плотности использовался точечный слой, содержащий информацию о численности населения каждого жилого дома города. Она рассчитыва-

лась исходя из количества квартир в домах. Данные по жилым домам были получены из открытого онлайн-ресурса «Реформа ЖКХ» [Реформа ЖКХ]. Базы данных оказались неполными и дополнялись вручную с использованием сервиса Google Street View (фотопанорамы улиц). Построение карт плотности (рис. 5) методом псевдоизолиний проводилось с помощью инструмента Kernel Density, позволяющего получить растровый файл, каждая элементарная ячейка которого содержит определенные значения плотности населения.

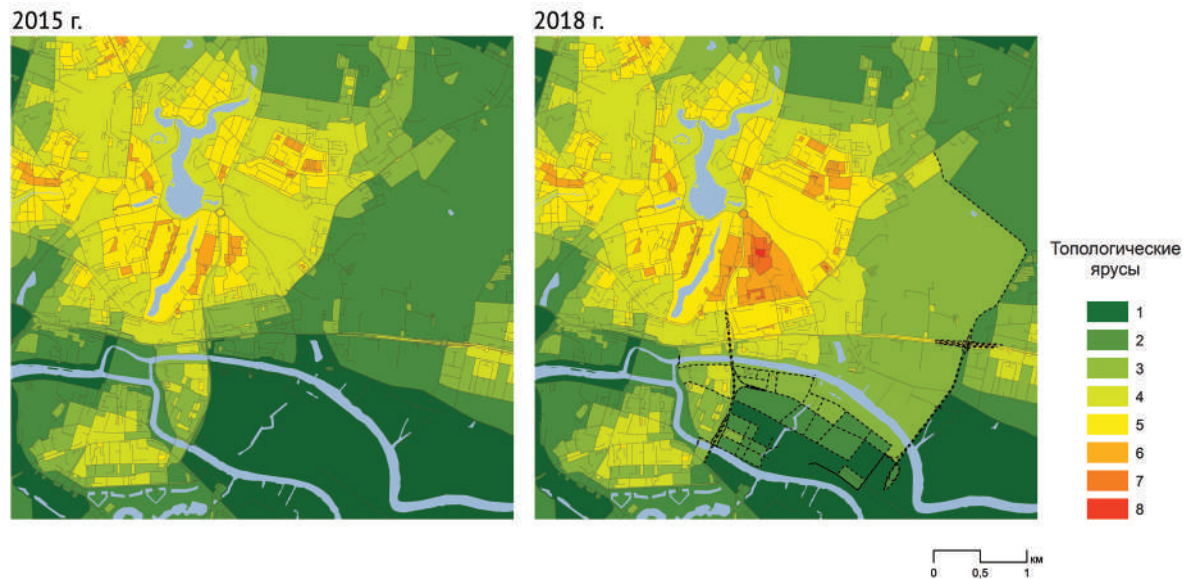


Фото © 2016 Софья Буторина
Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 6. Топологические ярусы Калининграда

Анализ изменений связности транспортной сети и доступности ключевых объектов

Калининград

Как показал анализ, мероприятия дорожного строительства к ЧМ-2018 в Калининграде ведут к значительному улучшению **связности улично-дорожной сети**. Восточная эстакада представляет собой новую связь о. Октябрьский с северной частью города. Следствием возникновения этой связи является переход территории центра города на более высокий топологический ярус.

Новая улично-дорожная сеть на острове также приводит к переходу части территорий острова на ярус выше (рис. 6).

На низких топологических ярусах (1, 2, 4) происходит сокращение площади на схеме 2018 г., а на высоких (5–7) — увеличение. Помимо перехода значительной площади земель на ярус уровнем выше, для улично-дорожной сети 2018 г. характерно возникновение дополнительного 8-го яруса. Появление нового яруса свидетельствует о повышении сложности транспортной сети и улучшении ее связности.

Продление Восточной эстакады с о. Октябрьский на юг и появление дополнительной связи с северной частью города по ул. Литовский Вал (согласно первоначальному проекту

планировки) приводит к сокращению площади территорий 1-го топологического яруса. Возникает дополнительный замкнутый цикл, и, как следствие, часть территории переходит на ярус выше.

Улучшение **транспортной доступности** в Калининграде наблюдается в первую очередь на о. Октябрьский, в связи с тем что здесь сконцентрированы основные мероприятия по возведению транспортной инфраструктуры к ЧМ-2018. Увеличение трех- и пятиминутных зон в северном направлении объясняется расширением ул. 9-го Апреля и строительством транспортной развязки с Московским проспектом, а также появлением Восточной эстакады (рис. 7). Благодаря расширению Северного обхода зона восьмиминутной доступности расширяется в восточном направлении, а новая развязка Северного обхода с Московским проспектом обеспечивает транзит при выезде из города на трассу А-229 — на схеме 2018 г. видно попадание развязки в восьмиминутную зону доступности острова.

Сравнение зон доступности по модели 2018 г. и гипотетической модели первоначального проекта показало, что продление Восточной эстакады вполне предсказуемо улучшило бы доступность центральной части острова в южном направлении, а мост на ул. Литовский Вал — в северном.

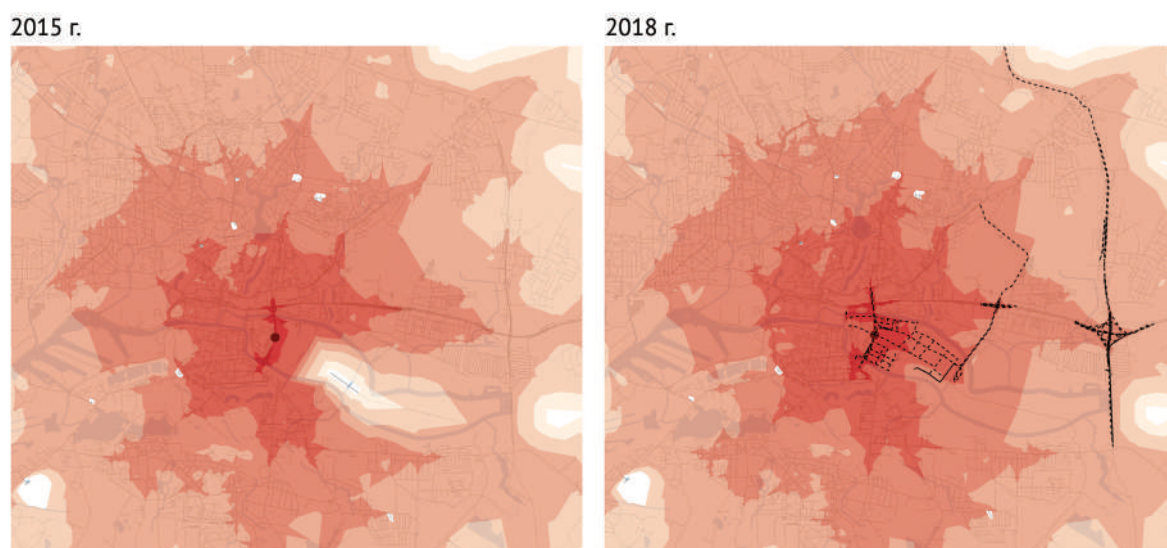


Фото © 2016 Софья Буторина
Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 7. Временная доступность о. Октябрьский (зоны: 1, 3, 5, 8, 12 минут)

В ходе работы с моделью были также оценены изменения доступности других локаций: выезда из города в северном направлении (пересечение с ул. Большая Окружная) и жилых массивов с многоэтажной застройкой на улицах Аэропортная и Артиллерийская. Во всех случаях наблюдается увеличение зон временной доступности в направлении о. Октябрьский и Северного обхода.

Путь от Московского проспекта в месте пересечения с ул. Кутаисская до подхода Калининградского шоссе к Окружной дороге (Северный обход) в моделях настоящего времени и 2018 г. автоматически прокладывается по-разному, несмотря на то что длина пути по Северному обходу меньше. Это связано с расширением Северного обхода к 2018 г. и, как следствие, значительным увеличением скоростей движения по нему (в модели строится кратчайший по времени путь) (рис. 8).

Саранск

Увеличение площади первого топологического яруса на схеме 2018 г. (рис. 9) связано с возникновением связей на окраинах города (Восточный обход и магистраль от ул. Коваленко до просп. 50 лет Октября), обеспечивающих появление новых замкнутых циклов в границах города. Как и в случае с Калининградом, наблюдается переход территорий на более высокий ярус. Как видно на рис. 9, за

счет появления связи между Пролетарским районом и районом Химмаш (планируемая дорога от ул. Победы до ул. Гожувской) значительная площадь земель переходит со второго яруса на третий.

При наложении на карту плотности населения особенно заметно **улучшение связности** сети в густонаселенных районах Химмаш (переход с 3-го на 4-й ярус), Светотехника и Юго-западный (переход со 2-го на 3-й ярус). В центре города (ул. Полежаева, ул. Титова) на схеме 2018 г. увеличивается площадь самого высокого 5-го яруса.

Для Саранска **изменения доступности**, возникающие в связи с введением новых объектов транспортной инфраструктуры, были оценены для аэропорта, центра города, а также центров районов Химмаш и Светотехстрой как наиболее густонаселенных.

Изменение транспортной доступности аэропорта Саранска (рис. 10) связано с появлением Восточного обхода, новый участок которого заканчивается на расстоянии 1 км от аэропорта. Часть центра города и район Химмаш теперь попадают в 8-минутную зону против 12-минутной до строительства обхода. Скорости движения увеличиваются также благодаря новой развязке на улицах Красная и Севастопольская. Почти вся территория города, включая самые отдаленные от аэропорта районы, теперь находится в пределах 15-минутной доступности.

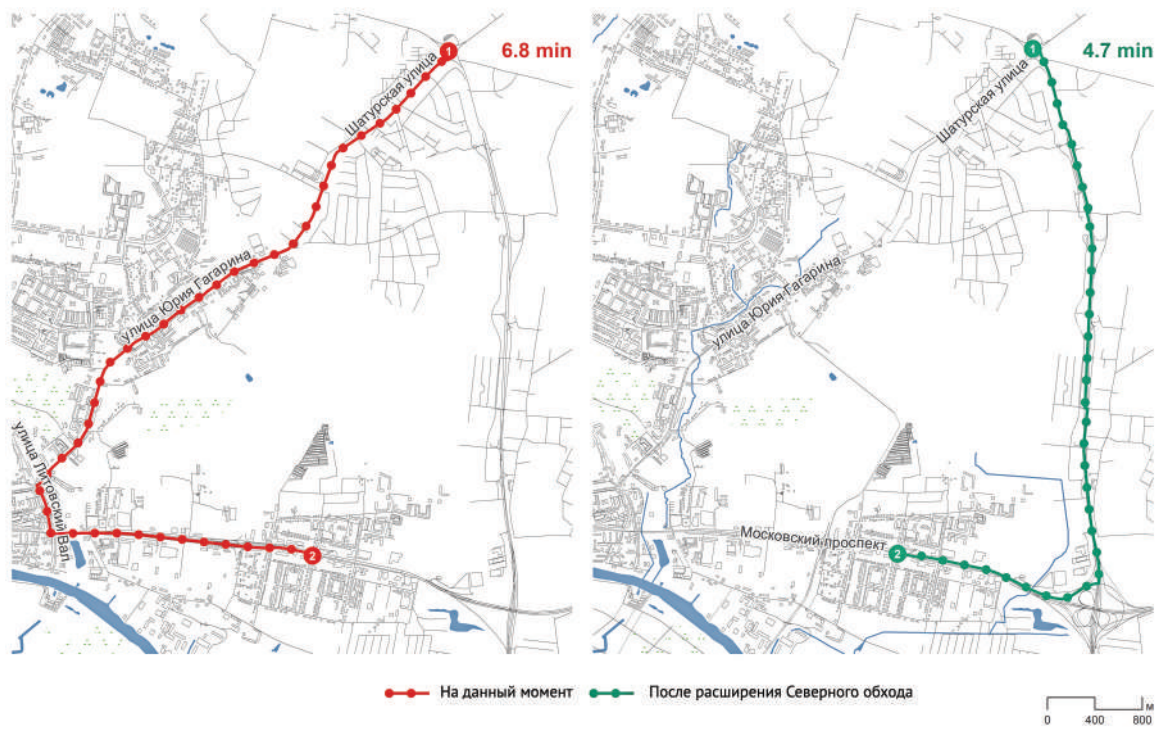


Фото © 2016 Софья Буторина
 Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
 © Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 8. Маршрут ул. Кутаисская – Калининградское шоссе

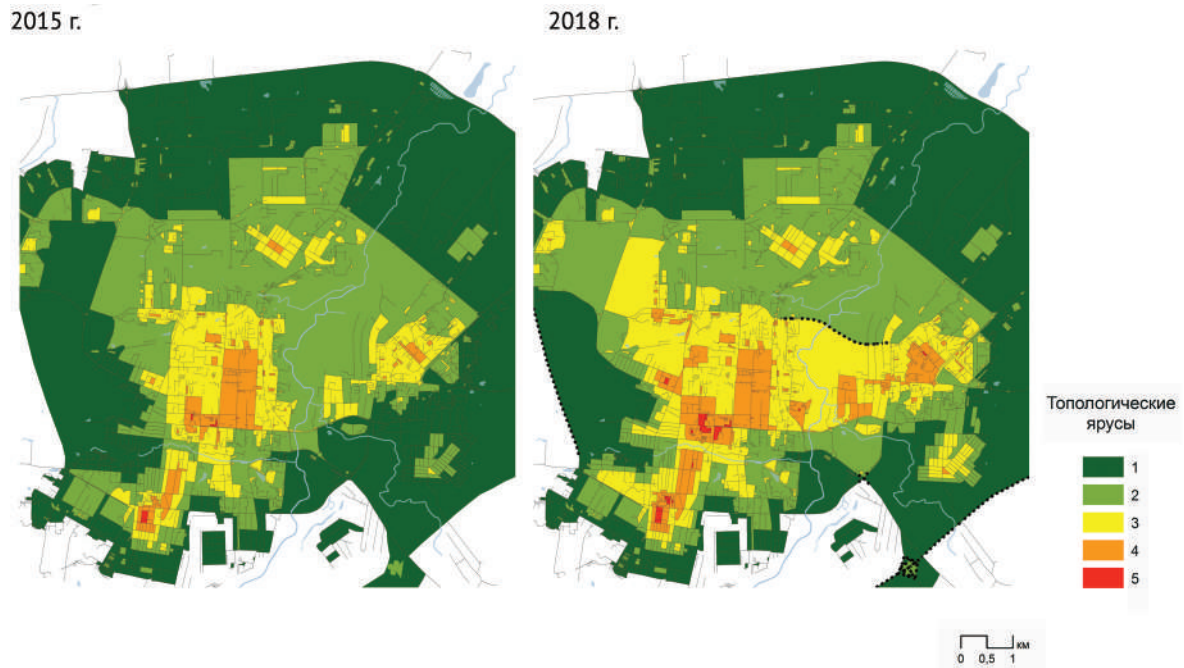


Фото © 2016 Софья Буторина
 Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
 © Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 9. Топологические ярусы Саранска

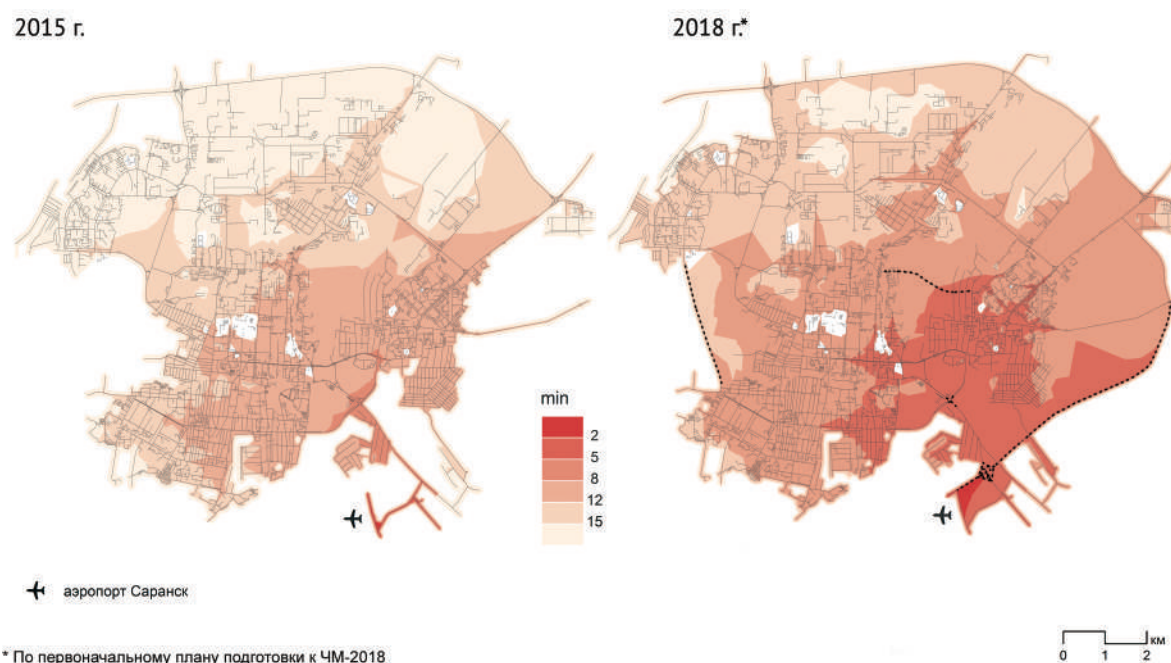


Фото © 2016 Софья Буторина
Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri
© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 10. Временная доступность аэропорта Саранска

Необходимо отметить, что значения времени, полученные на основе модели, могут быть несколько занижены, поскольку в ней не учтены светофоры и запреты поворотов, а скорости движения автомобиля заданы для условий низкого трафика. Также качество и детализация исходных данных OpenStreetMap не позволяют полноценно учитывать количество полос движения, а соответственно и пропускную способность отрезков улично-дорожной сети. В некоторых случаях невозможно достоверно определить назначение того или иного отрезка улично-дорожной сети, вследствие чего границы остовов или ярусов могут проходить через внутриквартальные проезды. Тем не менее в данном случае модель наглядно показывает значительное улучшение доступности аэропорта. В рамках настоящего исследования этим можно пренебречь, так как, по сути, апробируется методика оценки изменений как таковая, и в первую очередь важна демонстрация возможностей для сравнения, а не результаты анализа.

Взаимная доступность густонаселенных районов Светотехника и Химмаш улучшается благодаря строительству новых магистралей. Доступность центра города меняется незна-

чительно, так как новые дороги представляют собой хордовые связи.

На рис. 11 представлены маршруты, проложенные между районами Светотехника и Химмаш. Для наглядности маршруты наложены на карту плотности населения. Как видно на рис. 11, новая дорога ул. Победы — ул. Гожувской позволит сократить время движения, впрочем, реальная потребность таких связей на данном этапе кажется сомнительной в отсутствие заметных концентраций мест притяжения в этих жилых районах, а следовательно, и необходимости корреспонденций между ними. Аналогичным образом новая дорога ул. Коваленко — просп. 50 лет Октября ускорит движение между районами Светотехника и Октябрьский.

Екатеринбург

Изменения в **связности** улично-дорожной сети Екатеринбурга к 2018 г. вызвано соединением просп. Ленина с ул. Татищева и появлением ул. Соединительная; т.е. новые объекты, образующие связи, локализованы возле Центрального стадиона — главного объекта ЧМ-2018. Строительство трех крупных транс-

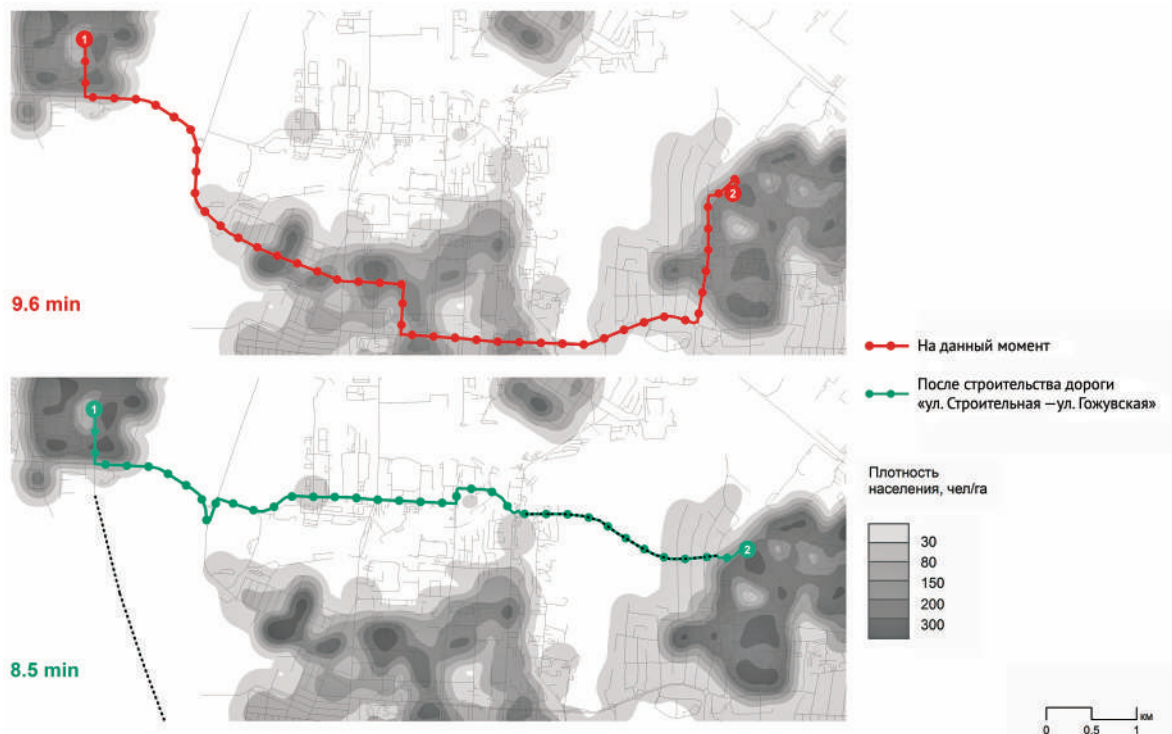


Фото © 2016 Софья Буторина

Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri

© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 11. Маршрут Светотехника – Химмаш

портных развязок и реконструкция дорог не оказывают влияния на связность сети. Таким образом, перераспределение территорий по топологическим ярусам произошло в этой же локации (западная часть Верх-Исетского района).

Происходит перемещение нескольких микрорайонов с многоэтажной жилой застройкой на более высокий топологический ярус. Появление новых связей улучшает ситуацию и в направлении центра города (рис. 12).

Как упоминалось ранее, строительство транспортных развязок на Объездной дороге призвано обеспечить транзит от аэропорта к стадиону. Согласно созданной модели, уменьшается время пути до аэропорта из Ленинского района (плотная многоэтажная застройка) и части Верх-Исетского района. Это происходит за счет увеличения скорости движения в местах пересечений Объездной дороги с ул. Серафимы Дерябиной, улиц Амундсена и Московская, где до изменений к ЧМ-2018 осуществляется светофорное регулирование.

Соединение улиц Ленина и Татищева повышает доступность центра города для жи-

телей микрорайона Визовский, плотность населения в котором превышает 300 чел/га. Сегодня нельзя добраться до района из центра города (Плотинка) напрямую, нужно делать петлю в южном направлении. Продление просп. Ленина обеспечит транзит в центр микрорайона.

Заключение

Как показал анализ, во всех исследуемых городах в связи с реализацией транспортных проектов в рамках подготовки к ЧМ-2018 происходит улучшение связности улично-дорожной сети и повышается автомобильная доступность ряда объектов. Рассмотрим каждый из кейсов на предмет того, какие реальные эффекты будут оказаны на транспортные системы городов.

Главной локацией проведения ЧМ-2018 в **Калининграде** является о. Октябрьский. До начала подготовки к данному мероприятию на протяжении долгого времени была освоена лишь западная оконечность острова, в то время как его большая часть, а именно вся территория восточнее Второго эстакад-

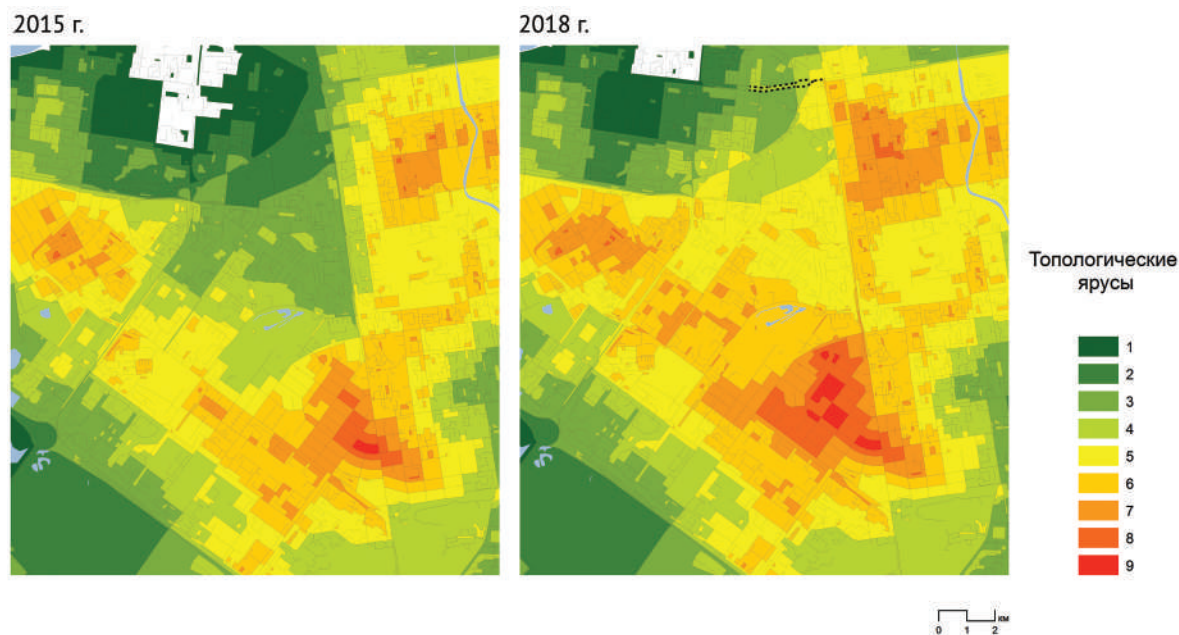


Фото © 2016 Софья Буторина

Использовано программное обеспечение ArcGIS®, copyright © Esri

© Участники проекта OpenStreetMap, CC-BY-SA

Рис. 12. Топологические ярусы Екатеринбурга

ного моста, пустовала. Строительство спортивного стадиона и новой улично-дорожной сети — это лишь начало интеграции острова в городскую ткань. Согласно разработанному проекту планировки, на территории запланировано размещение жилищного фонда в объеме 413 тыс. кв. м, в котором многоэтажная многоквартирная застройка составит 99% [Чем планируют..., 2016].

Помимо жилья на острове запланировано строительство крупных объектов физкультуры и спорта, рекреации, развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры. В соответствии с принятой архитектурно-планировочной концепцией остров должен стать важным звеном в системе водных и рекреационных пространств Калининграда и его центра. Таким образом, о. Октябрьский в ближайшем будущем станет крупным центром притяжения (а также постоянного размещения) населения.

В связи с этим реконструкция существующих (Второй эстакадный мост) и создание новых (Восточная эстакада) транспортных связей с материковой частью города представляются актуальными. По первоначальному ППТ Восточная эстакада должна была соединять основные широтные артерии города — Московский проспект и ул. Емельянова. В результате к 2018 г. будет построен

только северный участок дороги — до острова, что значительно сокращает потенциальные положительные эффекты проектируемой эстакады. Таким образом, пока о. Октябрьский не будет в достаточной степени освоен и заселен, роль данного участка Восточной эстакады не оправдана вне проведения ЧМ-2018. При сравнении топологической связности гипотетической дорожной сети и реальной на 2018 г. была выявлена значительная роль южного участка эстакады, возникающая в связи с появлением дополнительного замкнутого цикла. Следовательно, для получения положительного эффекта для городской транспортной системы в целом необходимо достроить Восточную эстакаду в соответствии с исходным проектом. Создание этой дополнительной хордовой связи позволит разгрузить центральную часть города и связать Московский и Ленинградский районы.

Другие меры, такие как реконструкция и расширение Северного обхода, ул. 9 Апреля, Второго эстакадного моста, оказывают положительный эффект на транспортную систему и отвечают потребностям города.

В **Саранске** транспортная инфраструктура, проектируемая в рамках подготовки к ЧМ-2018, — это в первую очередь хордовые связи, обеспечивающие связь жилых районов

с высокой плотностью населения между собой. Если посмотреть на карту плотности населения, выделяются микрорайоны Светотехника (северо-запад, Пролетарский район), Химмаш (северо-восток, район Октябрьский) и Юго-западный район как наиболее густонаселенные. Новая магистраль ул. Коваленко — просп. 50 лет Октября становится связующей между юго-западной частью города и Светотехникой, проектируемая дорога ул. Победы — ул. Гожувской обеспечит связь Химмаша с Пролетарским районом. Согласно проведенному анализу, со строительством дорог улучшается временная доступность центров перенаселенных районов.

Строительство развязки на пересечении улиц Красная и Севастопольская — единственная мера, которую можно рассматривать как приуроченную исключительно к проведению ЧМ-2018: развязка обеспечивает прямой проезд от аэропорта к стадиону «Мордовия Арена». Восточный обход и новая равноуровневая транспортная развязка с путепроводом через автодорогу Саранск — Кочкурово позволяет вывести транзитный транспорт за пределы городской зоны, а также улучшает доступность аэропорта.

Таким образом, меры по подготовке транспортного обеспечения ЧМ-2018 в Саранске можно рассматривать как высокоэффективные: новые объекты дорожной инфраструктуры улучшают связность сети и повышают транспортную доступность именно тех локаций, где на это имеется наибольший спрос.

В **Екатеринбурге** одним из основных эффектов от подготовки к ЧМ-2018 станет увеличение скоростей движения по Объездной автодороге за счет возведения трех транспортных развязок. Развязка Объездной с ул. Серафимы Дерябиной обеспечит транзитный проезд в центр города для жителей самого крупного микрорайона Академический. Соединение ул. Татищева и просп. Ленина приводит к улучшению доступности центра Екатеринбурга для жителей Верх-Исетского района, в частности микрорайона Визовский. С этим же проектом связано повышение связности улично-дорожной сети в Верх-Исетском районе.

Изначально в рамках подготовки к ЧМ-2018 рассматривался еще один проект, от которого впоследствии отказались по причине недостатка финансирования. Планировалось построить мост Опалихинский через р. Исеть между улицами Папанина и Опалихинская.

Мост обеспечил бы короткий путь в центр Екатеринбурга жителям районов Сортировка и Заречный. Но в приоритете все же оказались проекты, направленные на обеспечение перемещений непосредственно в ходе мероприятия, и строительство моста отложили на неопределенный срок.

В целом изменения транспортной системы при подготовке к ЧМ-2018 в Екатеринбурге достаточно локальны — они не оказывают глобального влияния на город, как в случаях с Саранском и Калининградом. Несмотря на то, что они в первую очередь направлены на успешное проведение мероприятия, долгосрочные положительные эффекты для отдельных районов города, как было отмечено ранее, также присутствуют.

В ходе исследования была проведена оценка эффективности транспортной инфраструктуры, возводимой для проведения ЧМ-2018, в трех российских городах. По результатам сделаны следующие **выводы**:

— В Калининграде, Саранске и Екатеринбурге проведение ЧМ-2018 положительно меняет связность улично-дорожной сети, в отдельных случаях переводит значительные площади города на более высокие уровни топологических ярусов и тем самым обеспечивая проживающих и трудящихся на этих территориях горожан возможностями улучшения уровня транспортного обслуживания.

— Самой эффективной для транспортной системы города вне проведения мероприятия представляется инфраструктура, возводимая в Саранске: заметно улучшается связь двух густонаселенных частей города, новый уровень связности обеспечивается в срединной части города. В Калининграде новые транспортные объекты ориентированы на обеспечение доступа к стадиону и аэропорту и не играют заметной роли в отсутствие на текущий момент жилой и деловой застройки на о. Октябрьский. Частичная реализация планов строительства мостов на остров также ограничивает потенциал улучшения связности и возникновения сопутствующих положительных эффектов на этой территории. В Екатеринбурге изменения приурочены непосредственно к проведению ЧМ-2018 и в минимальной степени учитывают потребности населения.

— Апробирование методики оценки и прогнозирования эффектов, оказываемых на город новой транспортной инфраструктурой, возводимой для проведения спортивных

мегамероприятий, показало, что такую оценку можно проводить на основе открытых пространственных данных, но результаты могут обладать рядом недостатков и неточностей в связи с нестабильным качеством исходных данных и недостаточным уровнем детализации атрибутов улично-дорожной сети.

— Интерпретация результатов на данном этапе затруднительна ввиду «синтетического» характера показателей, которые можно рассчитать. Для адекватной интерпретации необходимо проводить дальнейшие исследования с целью выявления связи модельных данных с какими-либо реальными показателями по завершении строительства в исследуемых городах.

Полученные в ходе работы модели в дальнейшем могут быть использованы для более

детального изучения городов. Это возможно при добавлении в них данных по таким показателям, как запреты поворотов, светофорное регулирование и проч.

Опробованная в работе методика подходит для предварительного прогнозирования изменений функционирования транспортных систем в результате создания новой транспортной инфраструктуры. Для подтверждения данных, полученных на основе моделей, необходимы исследования по результатам строительства. Таким образом, будущим направлением работы может быть изучение влияния измеренных и спрогнозированных на основе моделирования параметров на реальные показатели. Только после подобного анализа может быть оценена экономическая эффективность мер.

Литература

- Муниципальная целевая программа «Подготовка к проведению в 2018 году Чемпионата мира по футболу» на 2015–2017 годы (утв. Постановлением Администрации городского округа Саранск от 27 июля 2015 г. N 2152).
- План управления перевозками и движением в г. Калининграде на период проведения Чемпионата мира по футболу 2018 г. / Институт экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ. М.: НИУ ВШЭ, 2016.
- Проект планировки территории Московского и Ленинградского районов г. Калининграда, предназначенной для размещения стадиона на 45000 зрительских мест. Калининград, 2014.
- Реформа ЖКХ <<http://www.reformadkh.ru>>.
- Тархов С.А. (2005) Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск – Москва: Универсум.
- Топологические ярусы (Обучающее видео). Режим доступа: http://www.transtsa.ru/first_ex_useful_information.htm (дата обращения: 25.05.2016).
- Чем планируют застроить остров Октябрьский? Режим доступа: http://stroyint.ru/stroitelstvo/strojnadzor/chem_planiruyut_zastroit_ostrov_oktyabr_skiy/ (дата обращения: 22.05.2016).
- Bovy P. (2006) Solving Outstanding Mega-event Transport Challenges: The Olympic Experience // *Public Transport International*. P. 32–34.
- Bovy P. (2011) Transportation Accelerated Developments for World Mega-events: International Road Congress “Road traffic management in the Russian federation”. Moscow, 2011.
- Hiller H.H. (2006) Post-event Outcomes and the Post-modern Turn: The Olympics and Urban Transformations // *European Sports Management Quarterly*. No. 6 (4). P. 317–332.
- Kassens E. (2013) Transport Legacy of the Olympic Games, 1992–2012 // *Journal of Urban Affairs*. No. 35 (4). P. 393–416.
- Kassens E. (2009) Transportation Planning for Mega Events: A Model of Urban Change. Massachusetts Institute of Technology.
- Manelli S. (2013) Experience in the Preparation of Transport Infrastructure and Transportation Services of International Sports Events.
- Robbins D., Dickinson J., Calver S. (2007) Planning Transport for Special Events: A Conceptual Framework and Future Agenda for Research // *International Journal of Tourism Research*. No. 9. P. 303–314.

S. BUTORINA, E. KOTOV

EFFECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE BUILT FOR MEGA SPORTS EVENTS ON TRANSPORTATION SYSTEMS OF HOST CITIES

References

- Plan upravleniya perezovkami i dvizheniem v g. Kalinigrade na period provedeniya Chempionata mira po futbolu 2018* [Kaliningrad transportation management plan for the period of FIFA 2018 World Cup]. Institut ekonomiki transporta i transportnoy politiki, Visshaya Shkola Ekonomiki [Institute for Transport Economics and Policy, Higher School of Economics]. Moscow: NRU HSE 2016.
- Proekt planirovki territorii Moskovskogo i Leningradskogo rayonov g. Kalinigrada, prednaznachennoy dlya razmescheniya stadiona na 45000 zritelskikh mest* [Land use plan for 45000 visitors stadium in Moskovsky and Leningradsky districts of Kalinigrad]. Kalinigrad, 2014.
- Tarkhov S.A. (2005) *Evolutsionnaya morfologiya transportnykh setey* [Evolutionary morphology of transport networks]. Smolensk: Universum.
- Topologicheskoye yaruzi [Topological levels]. Available at: http://www.transtsa.ru/first_ex_useful_information.htm (accessed 25.05.2016).
- Chem planiruyut zastroit ostrov Oktyabrskiy? [What development is planned on Oktyabrskiy island?]. Available at: http://stroyint.ru/stroitelstvo/strojnadzor/chem_planiruyut_zastroit_ostrov_oktyabrskiy/ (accessed 22.05.2016).
- Bovy P. (2006) Solving Outstanding Mega-event Transport Challenges: The Olympic Experience. *Public Transport International*, pp. 32–34.
- Bovy P. (2011) *Transportation Accelerated Developments for World Mega-events*: International road congress "Road traffic management in the Russian federation". Moscow.
- Hiller H.H. (2006) Post-event Outcomes and the Post-modern Turn: The Olympics and Urban Transformations. *European Sports Management Quarterly*, no 6 (4), pp. 317–332.

Authors

Sofia Butorina, Graduate School of Urbanism, National Research University Higher School of Economics, master's student.

E-mail: sobutorina@gmail.com

Egor Kotov, Graduate School of Urbanism, National Research University Higher School of Economics, research fellow.

E-mail: ekotov@hse.ru

Abstract

This article analyzes the effects of new transport infrastructure on transport systems in Russia's 2018 FIFA World Cup host cities. We selected the cities we examine here according to the scale of planned transport infrastructure development: Saransk, Kaliningrad, and Ekaterinburg are all experiencing substantial transportation expansion. Analysis is conducted using open spatial data on populations and street networks. Transport infrastructure development is evaluated in terms of its effectiveness and usefulness for hosting cities after the 2018 World Cup. We note that the investment into Saransk's new transport infrastructure appears to be the most effective in terms of future use. We demonstrate the feasibility of conducting such analysis using only open data, but also identify some of the issues and pitfalls of doing so.

Keywords: transport infrastructure; mega-events; open data; spatial analysis; FIFA World Cup 2018; transport accessibility; topological connectivity

- Kassens E. (2013) Transport Legacy of the Olympic Games, 1992–2012. *Journal of Urban Affairs*, no 35 (4), pp. 393–416.
- Kassens E. (2009) *Transportation Planning for Mega Events: A Model of Urban Change*. Massachusetts Institute of Technology.
- Manelli S. (2013) Experience in the Preparation of Transport Infrastructure and Transportation Services of International Sports Events.
- Robbins D., Dickinson J., Calver S. (2007) Planning Transport for Special Events: A Conceptual Framework and Future Agenda for Research. *International Journal of Tourism Research*, no 9, pp. 303–314.

RESEARCH NOTES.

LEARNING FROM SHABOLOVKA

Urban Studies and Practices Vol.1 #3, 2016, 86-101
<https://doi.org/10.17323/usp13201687-102>

Urbanism is about research, experimentation, and dialogue. It is the art of posing the right questions about the urban environment, and the science of making the tools to discover relevant answers.

The mindset underpinning practical urbanism is no longer dominated by intentions, professional intuition, and visionary concepts alone: Prior to the actual design and planning work, urban designers must now conduct thorough contextual research and intensive quests for analytical insights.

These developments in the field of urbanism provide a fundamental basis for the two-year Advanced Urban Design Master's program, developed by the Higher School of Economics Graduate School of Urbanism and the Strelka Institute.

For this reason, Anastasia Smirnova, the academic supervisor of our program, and Theo Doitingner, founder of TD Architects, created the "Learning from Shabolovka" workshop. It focused on contextual analyses of Shabolovka Street in central Moscow, the hub of one of HSE's busiest campuses. The structure of this four-week workshop had several focuses: conceptualizing and posing inquiry questions, field research, data creation/collection, and finally, the presentation of its findings.

Intensive field research of Shabolovka Street was essential for the workshop, as it was the main source of overall research data. Surveys and analyses of doors facing the street, the density of outdoor and indoor lighting, and the ways that coffee-to-go is purchased on the street represent new types of urban data and "urban devices" of a high explanatory power.

The collection of this data alone, even without the subsequent research, represents the extraordinary value added by this group of workshop participants.

The abstracts below summarize the workshop's main findings by six groups of bright and talented students, each with its own research story and amazing results.

Read and enjoy.

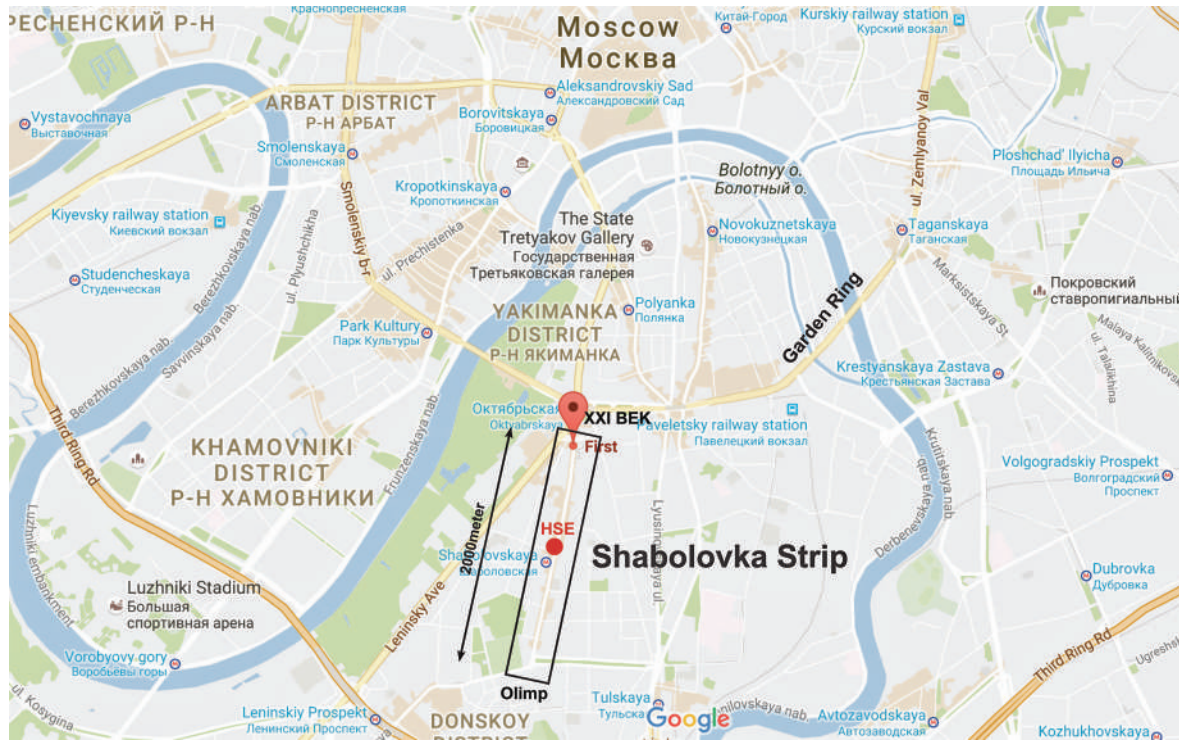
Alexei Novikov,

Dean of the Graduate School of Urbanism

Learning from Shabolovka

The Higher School of Economics (HSE) has operated a campus in a former silk factory at 26 Shabolovka Street since 2012; and during this time, about 3,500 HSE students and staff members have significantly impacted the neighborhood and its surroundings.

In order to gauge this impact, for four days in October 2016, twelve students from the Advanced Urban Design Master's programme analyzed Shabolovka by mapping the street's physical and social features as a strip (*Fig. 1*). They divided themselves into six research groups and formulated basic research questions regarding three aspects of the given area: buildings, infrastructure and people. Then, by examining and comparing their accumulated research data, the groups were able to monitor the Shabolovka campus's influence on the area and societal life of Shabolovka Street.



Map data©2016 Google

Fig. 1. Shabolovka Street is located next to the Garden Ring and borders Moscow’s center

Approach

A city, viewed as a whole, is complex, and analytic research serves to manage this complexity without reducing our overall comprehension. For this study, “Learning from Sbolovka,” we narrowed the complexity of the Shabolovka neighborhood to a 2000-meter strip, from a three-dimensional neighborhood to a one-dimensional area. This method allows us to take a specific sample from the city and helps us to compare this sample with other ones. Through superposition and cross-referencing correlations between samples, we can then find new insights into the nature of Shabolovka. The strip is a tool: It allows urban scientists to receive comparable analysis of urban conditions quickly. The outcomes and value of the research, however, depend on the parameters — that is, on the questions asked.

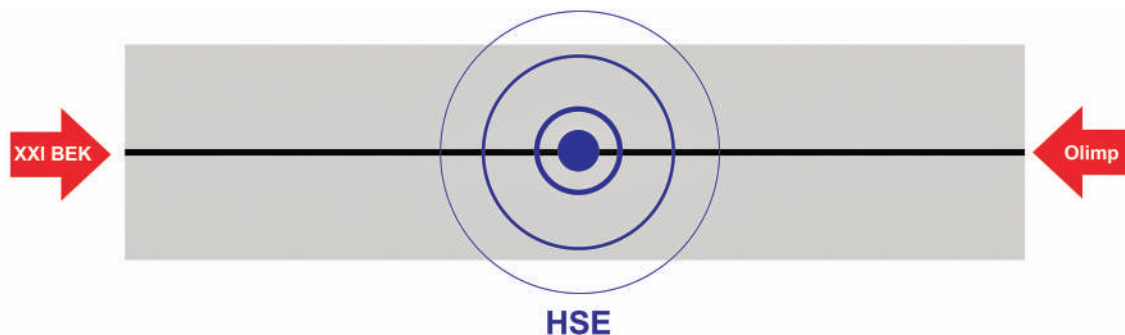


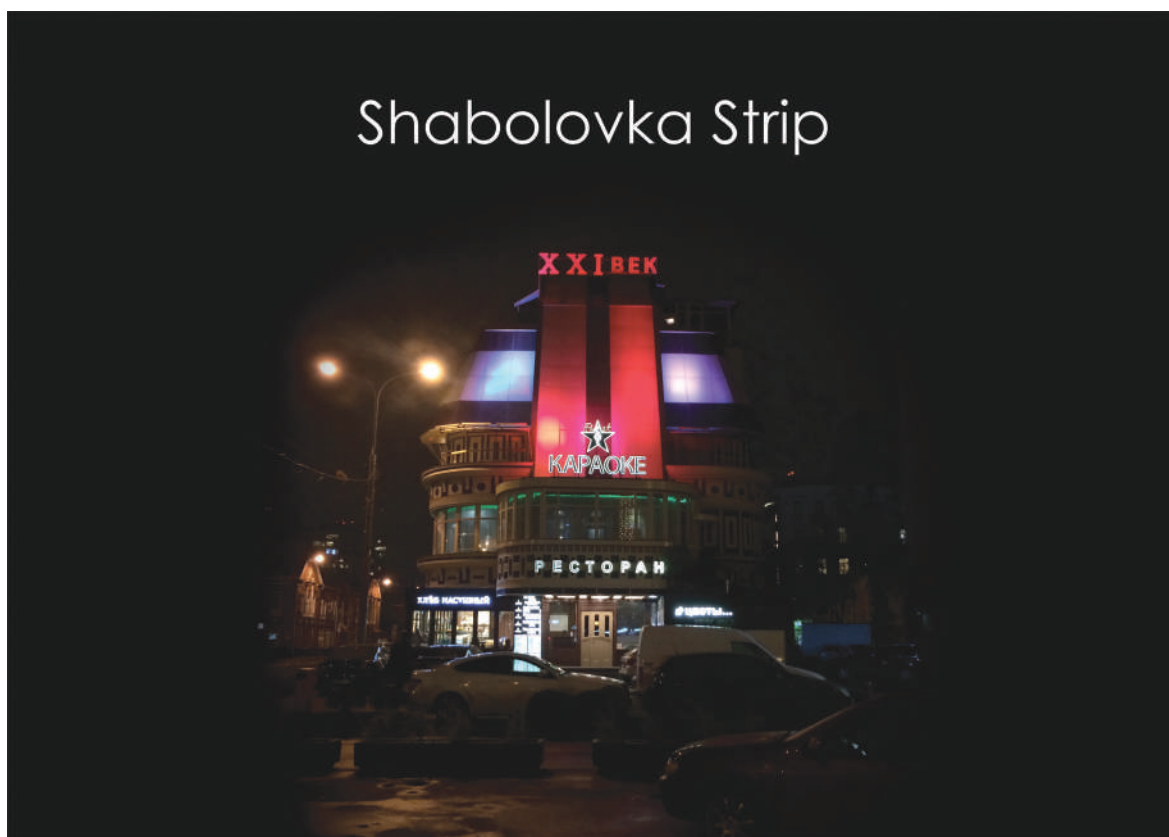
Fig. 2. Reduced complexity of Shabolovka neighborhood to a 2000 meter long strip

Parameters

Parameters add the scale-units to the strip and make the strip operational as a spatial research tool. The six teams that investigated the Shabolovka strip introduced such parameters as doors, lighting, clusters, operating hours, public-private statuses, coffee consumption, and daily regiments in order to acquire insight into three categories: building, infrastructure, and people. Following their respective parameters, each team developed a unique dataset for the strip. The illustrated analyses and interpretation of these datasets offer an interesting snapshot of the Shabolovka strip that goes beyond the investigated topic, shedding new light on the economic, social, and cultural reality of the area.

Conclusion

In order to bring further meaning into this investigation and the research attained, two additional steps need to be taken. First, it is necessary to complete and evaluate the set of spatial parameters; and second, it is also necessary to accumulate comparable datasets from other cities and strips around the world. Comparability depends on the position of the strip within the urban fabric. If approached thoroughly and with care, “Learning from Shabolovka” can grow into a much larger spatial-research project and develop the strip tool as an urban-research method and type of spatial litmus-test. The beauty of the strip tool lies in its simplicity and openness, which allow us to incorporate big data and small data alike.



©2016 Marina Sapunova

Fig. 3. The entrance to twenty-first-century Shabolovka Street

Theo Deutinger, Marina Sapunova

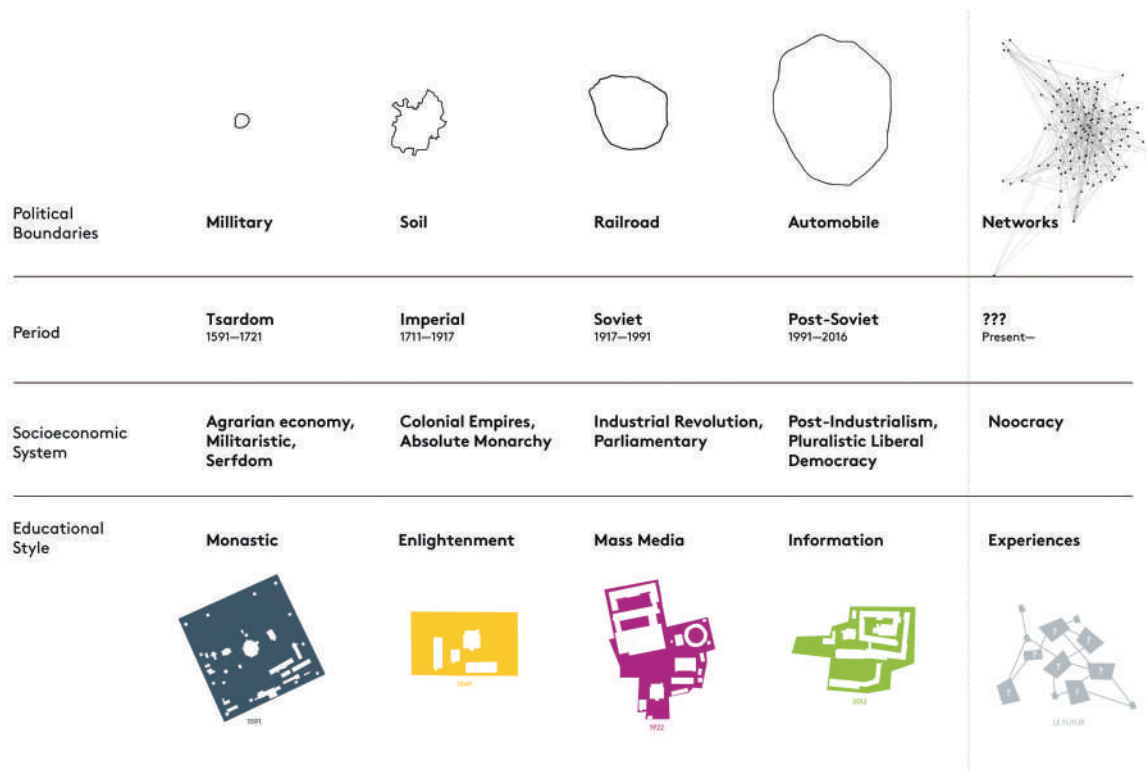
Multi-narrative anchors

A better understanding of the development potential of the Shabolovka HSE Campus requires an investigation into the broader axes of time as well as space. By framing the area in a historical context (Fig. 4), we can see how periods of economic and ideological paradigms have shaped the area, also known as the Donskoy district. It is possible to trace the evolution of many structures along the strip by understanding the effects of the evolving socioeconomic systems. As the country moved from Czarist-era to Soviet, then to post-Soviet, life in the area has moved from agrarian to industrial, and then to post-industrial (Fig. 5).

The area's development began with the founding of the Donskoy Monastery in 1591 and was then shaped by the road from the village of Shabolovo to Moscow. Wooden churches and houses sprang up in the seventeenth century along the route. As the area expanded outwards from the center of Moscow, major development took place when multiple industrial facilities began lining the street. After the Bolshevik Revolution of 1917 and during the Russian Civil War, the Shukhov tower went up near the strip, and the area became the hub of a state-run media cluster. The number of manufacturing facilities near Shabolovka also increased significantly during the Soviet period, giving rise to additional housing and facilities for workers, which became another crucial element that defines the identity of the area. During this period, many pre-revolutionary facilities — especially churches —



Fig. 4. The development of the Shabolovka District over time (<http://retromap.ru/>)



©2016 Eric Wicks, Marina Salimgareeva

Fig. 5. Multi-narrative anchors

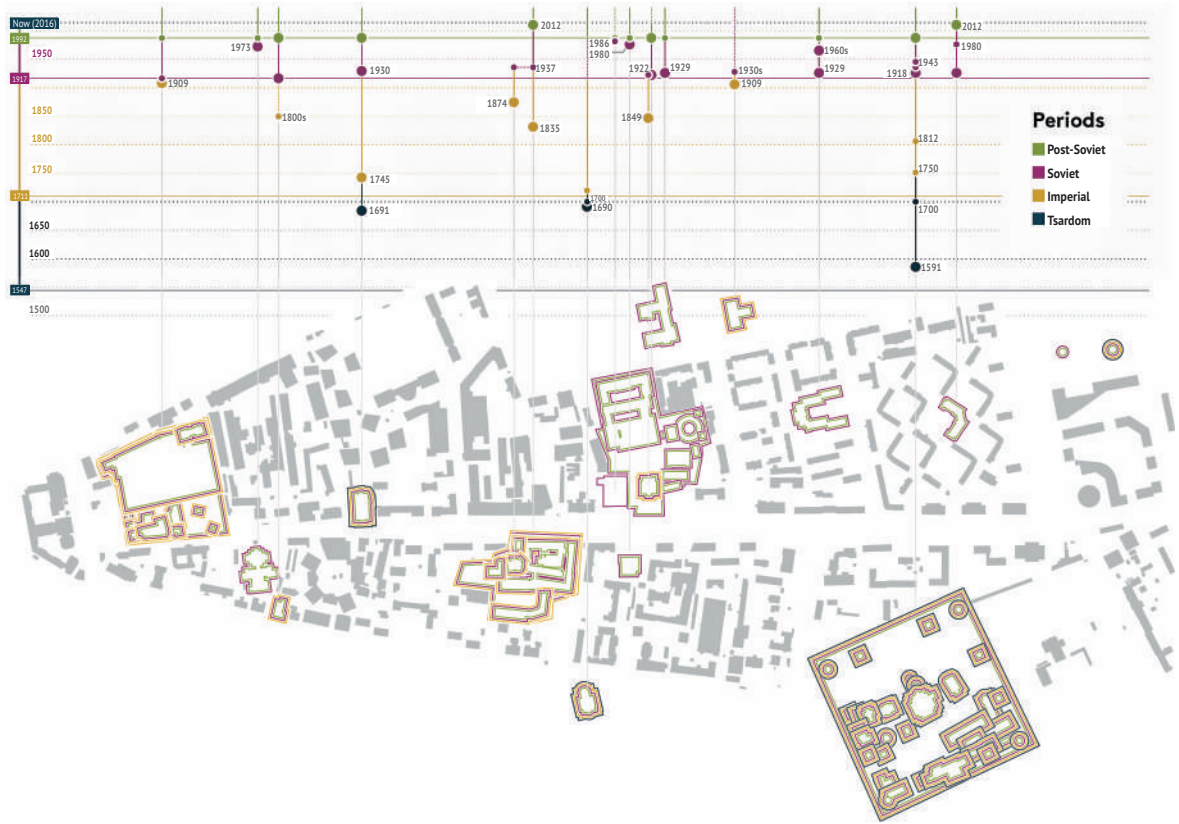
were converted to meet the new needs of the Soviet state and neighborhood. In the post-Soviet era, key changes in the neighborhood have been brought about by the the relocation of factories to areas outside of Moscow and with the re-conversion of churches to their original functions.

Another shift in the district came with radical changes in education. The monastic form of education was replaced by Enlightenment methods, which were in turn followed by modern institutions relying on mass-media and information. The rich histories of these archetypical educational institutions can be found around the Shabolovka area.

As society and economies now move from more traditional forms of education towards social and political networks, it is no longer enough to see the role of an institution as simply a “provider of information.” In this new economy, diverse experiences and narratives become ever more valuable.

From a cultural standpoint, some buildings in the area can be classified as “anchors” for keeping their appearance or functions through time. In fact, upon closer inspection of their history, these “anchors” reveal multiple layers of narratives and transformations shaped by the cultural forces of their times. The brightest example of such metamorphoses is Donskoy Monastery. After more than three centuries of monastic existence, in the 1920s, it was turned partially into the Anti-religious Museum of Art. In 1934, it became the Museum of Architecture, which contained fragments of demolished Moscow churches, including from the original Cathedral of Christ the Savior. Some of the other monastery buildings were used as schools, a leather-goods factory, an architectural workshop, and research and design institutions. During the Second World War, the monastery’s congregation funded the manufacturing of tanks, and some of these tanks were brought to the monastery as a monument in the 1990s. At the same time, it regained its religious functions.

Donskoy Monastery is an example of the area’s diverse history. In this context, HSE should identify and target places and actors for collaboration that provide the most varied collection of narratives and experiences, as well as traditional educational institutions. This will not only reveal the many hidden layers of history of the neighborhood: it will also allow for the creation of a cultural network in which HSE can take the role as the main knowledge hub and facilitator.



©2016 Eric Wicks, Marina Salimgareeva

Fig. 6 Multi-narrative anchors over space and time

Eric Wicks, Marina Salimgareeva

Perfect-mix

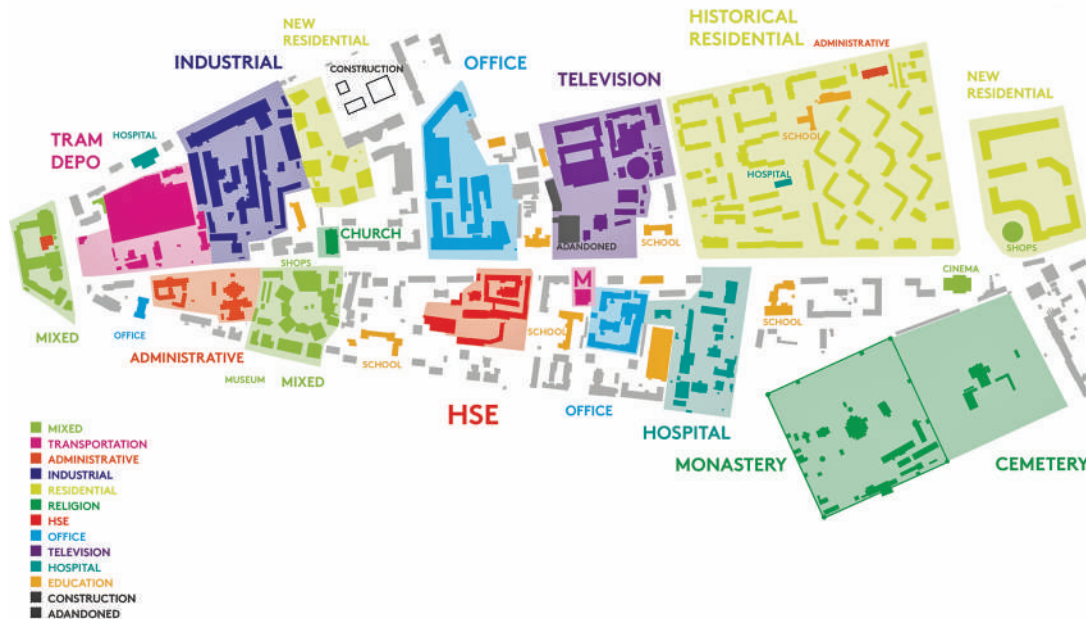
The neighborhood that has formed along Shabolovka Street demonstrates a long history of self-sustained living. It began in the late seventeenth century, when the Donskoy Monastery and the first settlements were built. The area around Shabolovka Street provided its residents with everything from a place to be born to a place to be buried — a perfect cradle-to-grave neighborhood. At the beginning of the twentieth century, this concept, which we now call sustainable living, was re-implemented through the ideology of constructivism. Factories, housing, schools, medical centers, a television station, and a transportation hub developed in the area to enrich diversity and to meet the many needs of its inhabitants.

New developments, including the HSE campus, have recently transformed the street and the neighborhood at a rapid pace. So we must ask: Does Shabolovka still give us all that we locals need?

As a first step, we filtered out functional clusters (Fig. 7) from the neighborhood and compared the space they occupy with the amount of people who use them every day (Fig. 2). While some, like the metro station, occupy only 3.600 m², others, like the monastery, shape big mono-functional areas of 197.500 m² that can even be defined as a solid quarter. One recognizes the extreme differences in usage: 1.600 people/100m² at the metro station to less than 1 person/100m² at the monastery. Thus clusters have to be measured in both units: surface and frequency.

Filtering out the clusters along Shabolovka and investigating their function and frequency demonstrate that the street is still mixed-use (Fig. 7). However, new developments show that there is a tendency to replace functions that maintained this status with more and more housing; and this places the sustainable mixture of the neighborhood at risk of becoming mono-functional. Shabolovka Street comprises a highly unique mix of functions that is hard to achieve, easy to destroy, but simple to save.

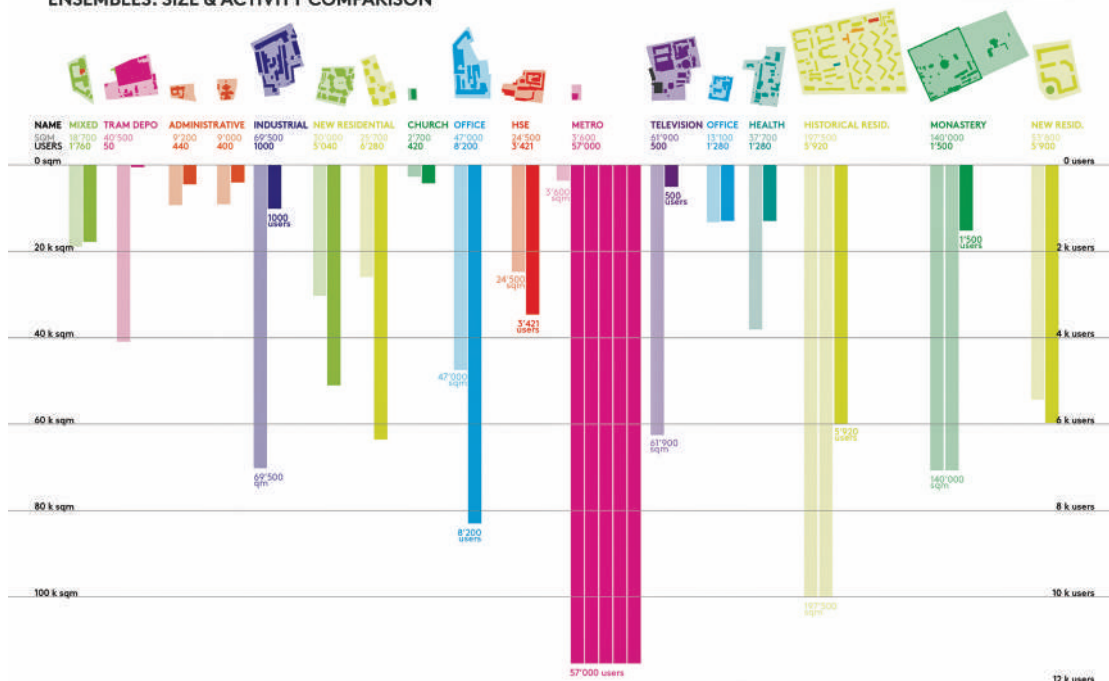
PERFECT MIX SHABOLOVKA
ENSEMBLES: FUNCTIONAL DIAGRAM



©2016 Ekaterina Zarudnaya, Ernests Sveisbergs

Fig. 7. Functional clusters

PERFECT MIX SHABOLOVKA
ENSEMBLES: SIZE & ACTIVITY COMPARISON



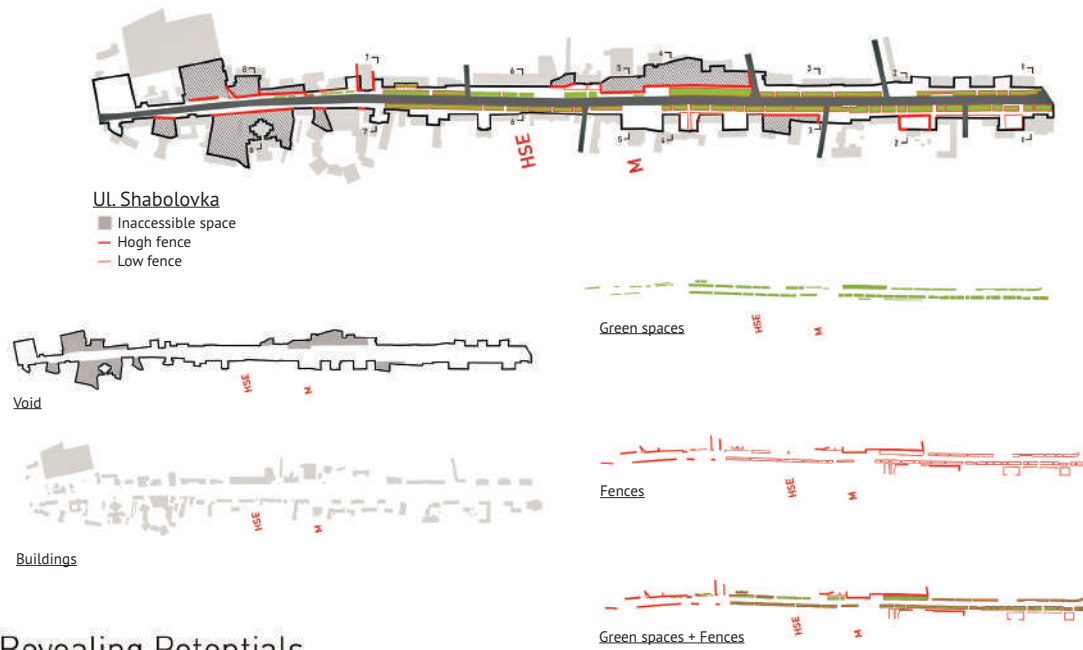
©2016 Ekaterina Zarudnaya, Ernests Sveisbergs

Fig. 8. Cluster sizes and activity comparison

Ekaterina Zarudnaya, Ernests Sveisbergs

Revealing potentials

Our initial interest was to record how the diverse nature of Shabolovka is reflected in its public spaces (Fig. 9 and 10). Our observations led us to conclude that it is not. Rather, there is a strong dichotomy between the diverse activities of Shabolovka Street and the monotony of its public realm.



Revealing Potentials

©2016 Axel Burvall, Daniel Roche

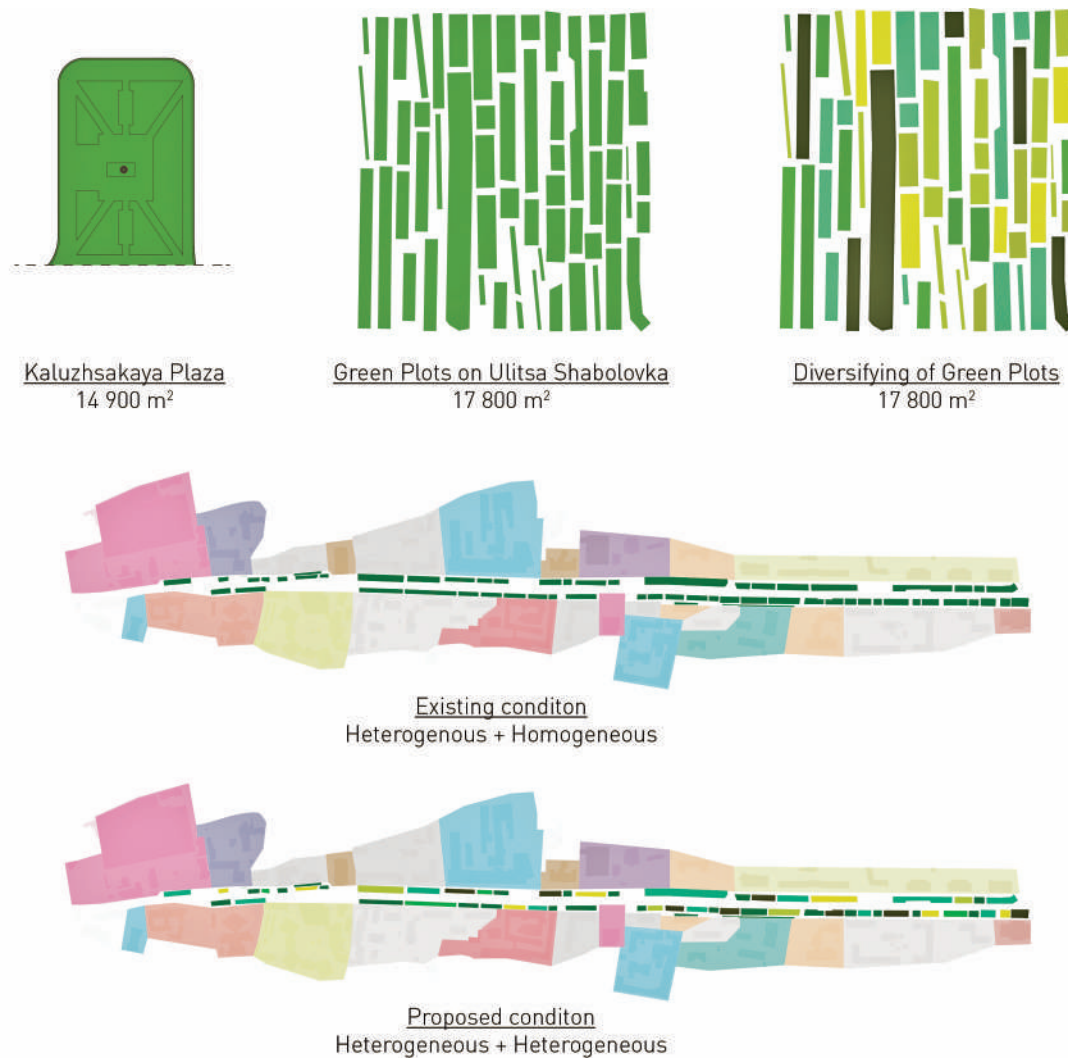
Fig. 9. Public spaces mapping



©2016 Axel Burvall, Daniel Roche

Fig. 10. Public spaces mapping

We used the exercise to reveal potential spaces within the public realm that could be used to resolve this paradox. We recognized that Shabolovka has a multitude of spaces that can be used more consciously and efficiently. In total, it has over 17,800 m² of green area dividing the pedestrian footpaths and the road. This green area does not constitute a coherent space; it is divided into individual plots. These plots are consistent throughout the entire street, regardless of how the character of the street changes. Currently, 70 percent of the plots are fenced, none of them are programmed, and they are not distinguished from each other (Fig. 12). We believe that the green plots should not be rendered as homogenous; instead, they should reflect the heterogeneous nature of Shabolovka (Fig. 11). This does not mean that every single one of them needs to be programmed or developed; rather, we are interested in developing a framework in which the plots assume a role in promoting the heterogeneity of the area.



Revealing Potentials

©2016 Axel Burvall, Daniel Roche

Fig. 11. Heterogeneous versus homogeneous



©2016 Axel Burvall, Daniel Roche

Fig. 12. Fenced public spaces

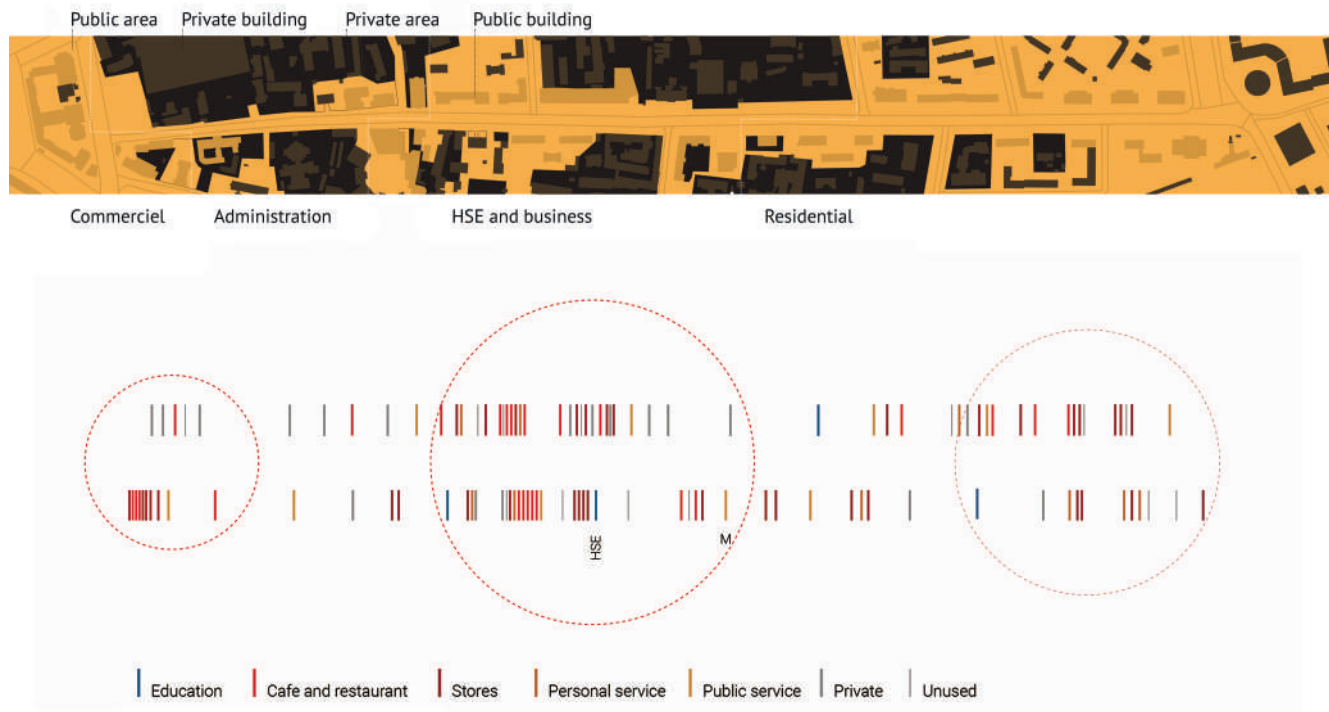
Axel Burvall, Daniel Roche

Door mapping

The door is a building's most important impression at street level. It is always in between: in between the public space of a street and the inner space of an office/university/cafeteria/etc, in between cold and warm, and in between outside and inside. Collecting data about each door on the Shabolovka strip, we wanted to find the metrics that measure the openness and accessibility of the street and its services to people. We assume that the following three parameters are the most relevant:

- the door's physical accessibility
- the level of the door's transparency (in terms of materials)
- the intensity of the street lighting at night around the door

Out of the 116 doors along Shabolovka Street, 70 percent are publicly accessible and 30 percent are private. From our initial research, we could define three types (*Fig. 13*): residential, administrative, and the HSE/business area near the Shabolovka metro station.



©2016 Larisa Koroleva, Innokentiy Volyanskiy

Fig. 13. Door mapping

It became clear (*Fig. 13*) that the highest frequency of accessible doors are located near HSE and the two nearby metro stations (Oktyabrskaya and Shabolovskaya). From this, we conclude that HSE together and business clusters can have a stimulating impact on the commercial activities around them.

All three types have a particular ratio of glazed and unglazed doors. The HSE and business area are mostly glazed and transparent (around 70 percent). However, the HSE door is an exception (*Fig. 14 and 15*). It does not clearly show the great significance of the university facility, concealing its presence on the street.

The nighttime image of the street underscores these conclusions (*Fig. 16*). The highest level of illumination clearly highlights the most active part of the street: the HSE and business zone. Within this zone, however, the HSE entrance marks a black spot on this bright and inviting street's surface.

As a well-established university, there is no doubt that HSE hopes that its campus will play a significant role in the public life of Shabolovskaya. However, its security policy is in stark contrast to this ambition. There is an apparent contradiction between high security and openness to the street. We think it is important for the university to re-think the position, policy, and meaning of its front door. A logical first step would be to replace the current design of the door with a more welcoming and inviting one.

Larisa Koroleva, Innokentiy Volyanskiy



©2016 Larisa Koroleva, Innokentiy Volyanskiy

Fig. 14. Door data collection and analyses



©2016 Larisa Koroleva, Innokentiy Volyanskiy

Fig. 15. The HSE door, the Ministry of Internal Affairs door, and the police station door



©2016 Larisa Koroleva, Innokentiy Volyanskiy

Fig. 16. Illumination of Shabolovskaya

The rhythm of Shabolovka

The public life of a street depends upon the services it provides. We began by assuming that we could discern a pattern of what is central and what is peripheral along the street by analyzing working hours and capacities of businesses and institutions (the number of people per unit of time).

The rhythms of activity (*Fig. 17*), as we call it, show us that the center is concentrated around the metro, HSE campus, and the several business centers that are located on the street. The area has a high density of facilities ranging from restaurants and shops to schools, offices, and public transportation. Most of these facilities are small and have low capacities. The periphery, on the other hand, consists of fewer professional facilities, but ones with larger capacities, mostly serving vast residential areas. In the center, a majority of the facilities have a capacity of fewer than ten people, and serving them only for a short period of time. Along the periphery, a cinema has a capacity for 851. The small facilities in the center are reinforced by an office space with a capacity of 10,888 people and the HSE campus with a capacity of 3,500.

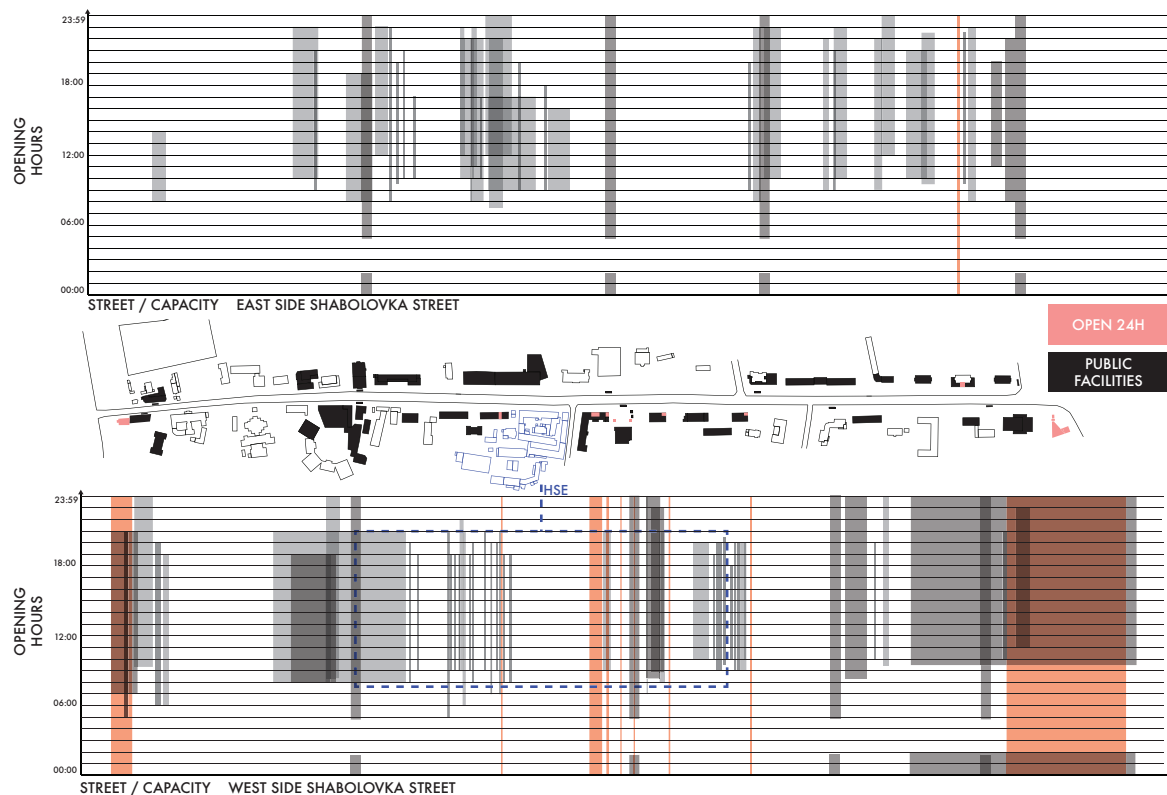


Fig. 17. Working hours and capacity

Source: Field research data.mos.ru.

The impact of the HSE campus is unquestionable. Situated in the central part of the street, it leaves a huge gap in the dense and active street fabric. As the campus itself is not public, it gives little to the street life and seems like a pause in the street's activity (*Fig. 18*). On the other hand, its students are interacting with the other activities of the street. In spatial terms, the campus takes from the center; but in terms of people, it gives.

The natural continuation of this project would be to conduct mapping with the same methodology on other Moscow streets and in cities all over the world to prove the hypothesis of the centrality index. From the current graphs, we can draw some conclusions on the differences within the street, but a larger understanding would only come after seeing Shabolovka Street's position in comparison with others.

We can assume that a pattern of a street closer to the Kremlin would show fewer activities, but much higher capacities: The GUM department store, for example, would certainly be off the charts. Elsewhere, say, on a street in Sweden where owners have to pay higher wages for night shifts, we would probably see no twenty-four hour activities at all.

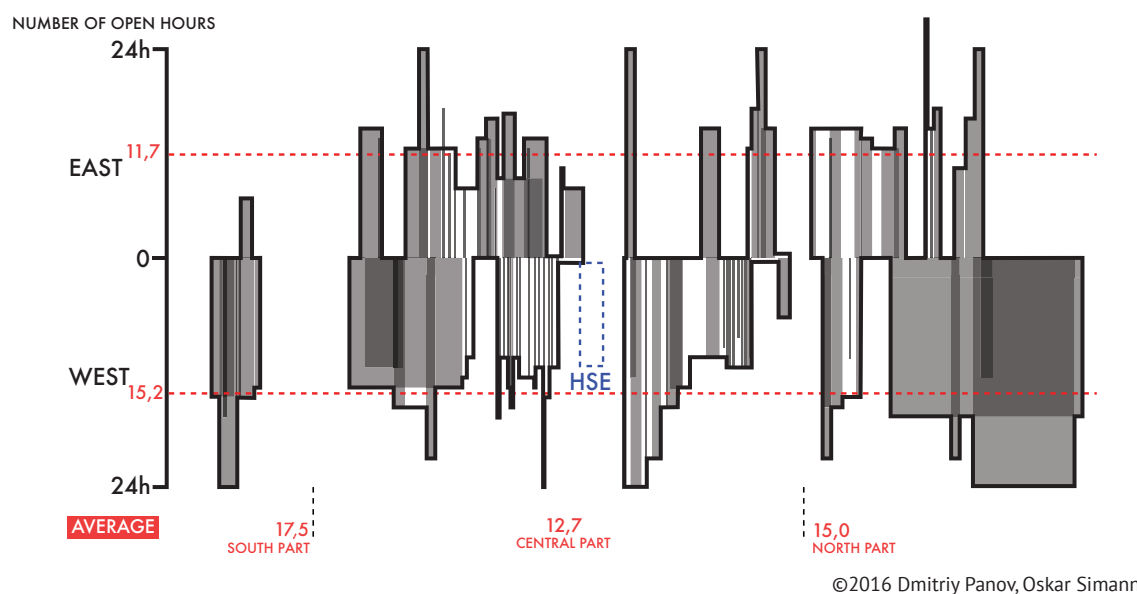


Fig. 18. Number of open hours

Greater data give us a more precise picture of what the pattern of a street is in the central, historical, and business areas of a city versus its peripheral streets. Revelations of this nature from other streets would certainly shed new light on Shabolovka Street's character.

Dmitriy Panov, Oskar Simann

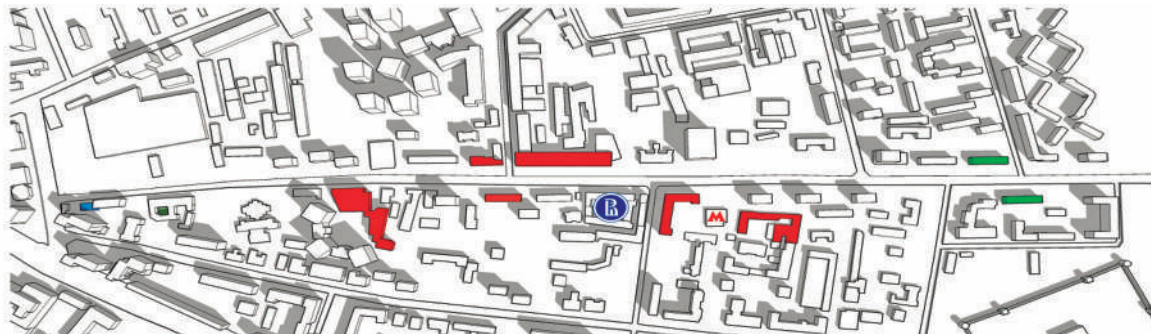
Coffee talks

Originally brought to Russia by Peter the Great, coffee has been gaining traction as a popular drink. Russia's emerging coffee culture reveals the patterns at the bottom of its cup: a glimpse into potential futures and directions in society. Research shows that within Russia, two-thirds of coffee-consumers are located in Moscow and St. Petersburg, revealing coffee's relation to an urbanized and increasingly interconnected world, with internationally-oriented and cosmopolitan consumers.

Moving on from the slow coffee of the past, the culture of to-go coffee has moved at a speedy pace, while the tea culture of Russia remains a constant element of daily life, especially in domestic settings. A look at Shabolovka Street can provide insights into society, as we examine how its coffee culture operates throughout urban space.

Coffee serves critical functions in urban environments and can be read as a social barometer in several ways that provide a glimpse into local culture and wider global tendencies. It also highlights a spectrum of an emerging type working in the knowledge-economy within the mostly tea-centered Russia.

Investigating the coffee establishments of Shabolovska Street around the HSE campus, we see that there are seventeen coffee establishments that offer coffee to go. Naturally they spread in clusters along the strip accordingly to three functional superstructures (Fig. 19).



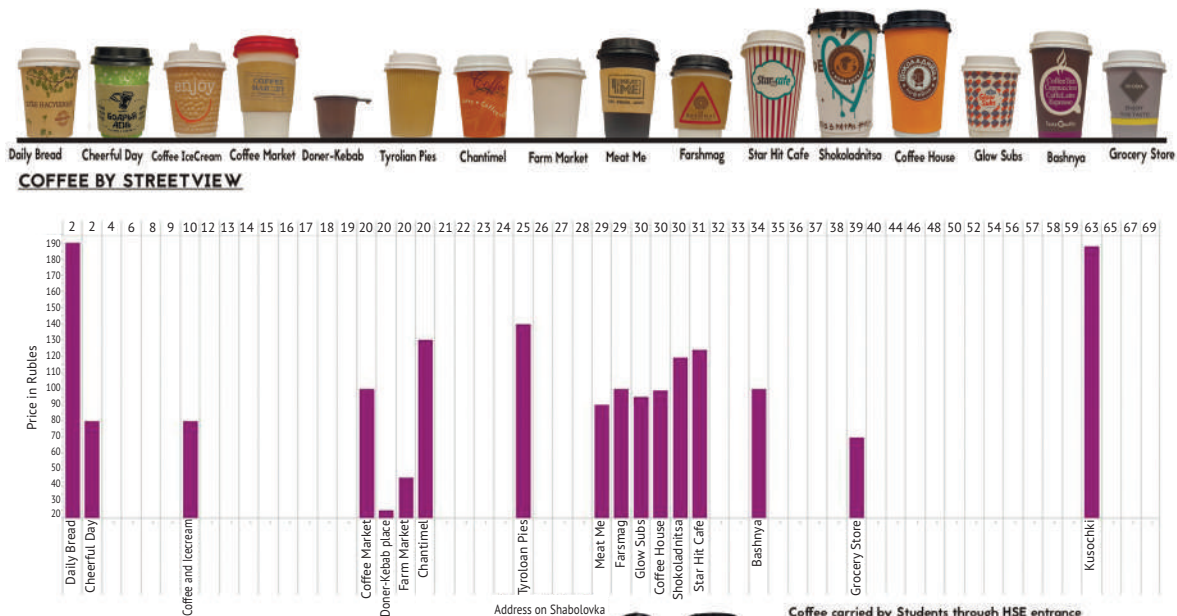
©2016 Emily Radosavljevic, Evgeniy Yurasov

Fig. 19. Coffee-to-go locations

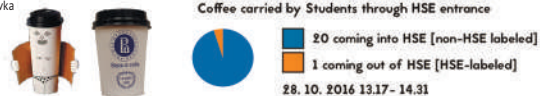
The coffee establishments are concentrated near the metro, central business areas, and the HSE campus, but there is also coffee offered at both ends of the street. Coffee comes at a variety of prices, ranging from 25 rubles to 190 rubles. The average price of coffee in the area is 101 rubles, compared to 170 rubles throughout Moscow, indicating that this area is oriented towards serving students and daily users.

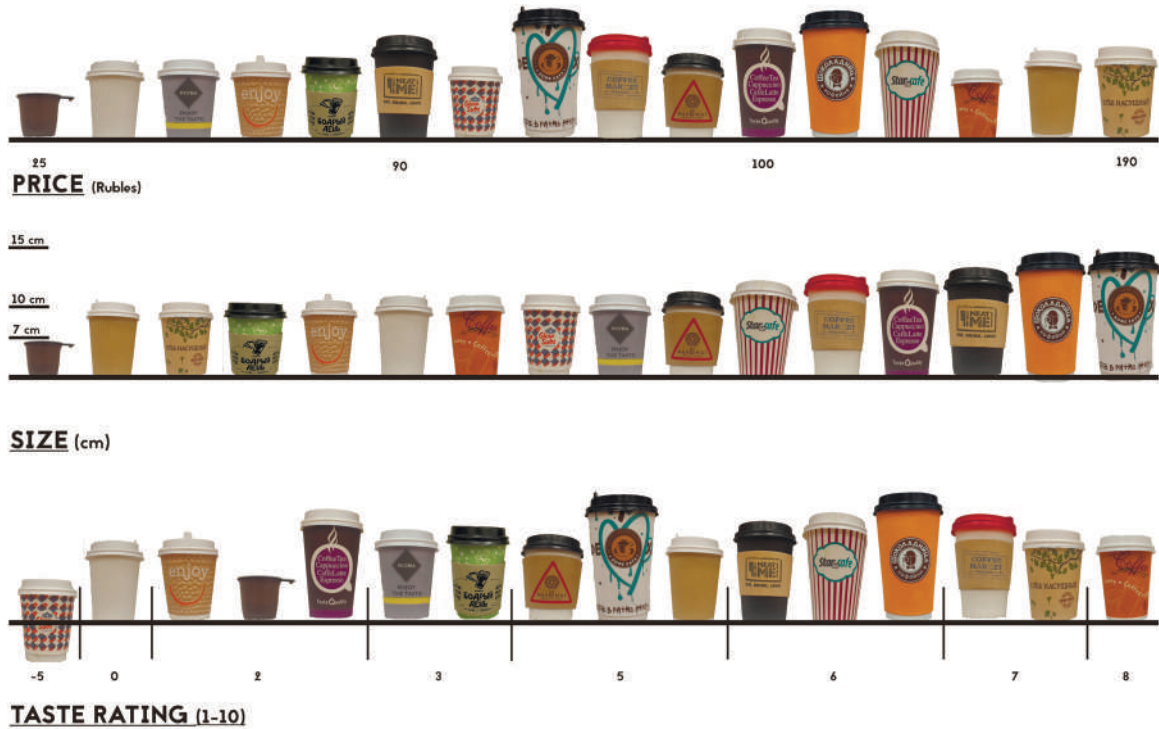
There are only two coffee franchises in the area, and larger global brands such as Starbucks are missing from the neighborhood, which reflects a more local character in the coffee establishments. The cups of coffee also have a more international orientation, with 60 percent offering menus in foreign languages. However, HSE is not among them. At the same time, students support neighborhood coffee establishments, and through short interactions, tend to brush shoulders with neighborhood residents (Fig. 20, 21).

COFFEE TO GO PRICE BASED ON LOCATION



PRICE FOR SMALL AMERICANO ACCORDING TO LOCATION





©2016 Emily Radosavljevic, Evgeniy Yurasov

Fig. 20–21. Coffee-to-go analyses

Through our observations of coffee establishments around Shabolovska, we are interested in examining the potential of coffee cups and cup sleeves as mediums for communication, awareness, and identity in the neighborhood.

Emily Radosavljevic, Evgeniy Yurasov

Authors would like to express their gratitude to Ekaterina Dyba, Alexei Novikov, Vitaly Stadnikov, Gleb Vitkov, Aleksandra Chechjotkina for preparing and supporting the workshop.

Авторам

«Городские исследования и практики» (печатная версия: ISSN 2500-1604; электронная версия: ISSN 2542-0003) — это международный научный рецензируемый журнал, выпускаемый Высшей школой урбанистики им. А.А. Высоковского (НИУ ВШЭ).

Журнал является новой площадкой, на которой начинающие и уже опытные городские исследователи и практикующие специалисты в области градостроительства могут обмениваться опытом и знаниями с помощью эмпирических и теоретических исследовательских статей, рецензий, обзоров статей российских и зарубежных авторов.

Мы будем рады сотрудничеству с авторами, область научных интересов которых затрагивает городские исследования, городское планирование, транспорт, экономику городов, социологию и антропологию города, географию, экистику, искусство в городе, архитектуру, дизайн и новые городские технологии.

Дизайн журнала позволяет задействовать в тексте самые разнообразные средства презентации: формулы, графики, карты, фотографии и проч.

К публикации принимаются оригинальные, ранее не публиковавшиеся тексты на русском и английском языках, сопровождающиеся любыми необходимыми визуальными материалами (подробнее с требованиями можно ознакомиться здесь: <https://usp.hse.ru/articles>). Объем статей — до 60 тыс. знаков, объем рецензий, обзоров — до 10 тыс. знаков.

Если вы планируете написать для нас рецензию, пришлите заявку на электронный адрес редакции журнала, указав в ней название рецензируемой монографии и краткую информацию о себе.

Материалы с пометкой «Статья/рецензия для USP» в теме письма присылайте на нашу электронную почту: usp_editorial@hse.ru

Call for Papers

Journal of Urban Studies and Practices (print: ISSN 2500-1604; online: ISSN 2542-0003) is a high quality open access peer-reviewed research journal that is published by The Graduate School of Urbanism at National Research University Higher School of Economics.

The Urban Studies and Practices provides a platform for the novice and experienced researchers and urban planning practitioners to share knowledge and expertise in the form of high-quality empirical and theoretical research papers, book reviews and academic literature reviews.

The Urban Studies and Practices publishes research papers in the fields of urban studies, urban planning, urban transportation, urban economics and sociology, anthropology, urban geography, ekistics, new city technologies, urban art, architecture and urban design.

The Journal is published quarterly. It is available both in print and online.

The design of the journal is tailored to accommodate various publication formats: plain text, formulas, graphs, maps, photos, etc.

A typical Article for our journal should be limited to 60 000 characters. This includes abstract, references, notes, appendices, tables and figures. A Book review should not exceed 10 000 characters in length. The articles are accepted in English or Russian.

Send your manuscript with the email subject "Article/review for USP" to editors at usp_editorial@hse.ru.

More information about the journal at <https://usp.hse.ru/en/about>

Формат 60×90 1/8. Уч.-изд. л. 11,2.
Тираж 500 экз. Заказ №

Отпечатано в ППП «Типография «Наука»
121099, Москва, Шубинский пер., 6