

УДК 911.3.001

Е.В. Карлова¹, П.В. Зюзин²

ЛОКАЛЬНЫЕ СООБЩЕСТВА ЖИТЕЛЕЙ В УСЛОВИЯХ ТРАНСПОРТНЫХ ГОРОДСКИХ БАРЬЕРОВ

Статья посвящена влиянию коллективной территориальной идентичности населения и роли географического пространства в процессе формирования локального сообщества жителей. Показано, каким образом транспортные барьеры воздействуют на жизнь населения московского городского района Карачарово. Предложены возможные способы повышения активности внутригородских локальных сообществ жителей.

Ключевые слова: локальное сообщество, территориальная общность людей, территориальная идентичность населения, транспортная проницаемость городской среды, Карачарово.

Введение. В настоящее время в работах по социально-экономической географии, посвященных территориальной самоорганизации жителей внутригородских районов, на первый план выдвигается принцип обращения к человеку. В связи с этим реализуются исследования самоощущения и самоопределения горожан в городском пространстве, в том числе их местная локальная идентичность. С заявленной проблематикой сопряжена и междисциплинарная дискуссия по поводу определения понятия “локальное сообщество”. Трудности подобных исследований заключаются не только в неоднозначности этой дефиниции, но и в уникальности существования активных локальных сообществ в современных российских реалиях развития институтов гражданского общества. Авторы предлагают свой опыт исследования отдельно взятого городского района для установления роли транспортных барьеров в процессе формирования локального сообщества и территориальной самоидентификации и самоорганизации жителей рассматриваемой территории.

Постановка проблемы. Предшествующие исследования выполнены в рамках проявления бихевиористского поворота в географических исследованиях. Сформированная в 60 80-х гг. XX в. поведенческая география, по мнению Дж. Голд [6], обобщенно обозначает ветвь географии, изучающую взаимоотношение человека и окружающей среды и объясняющую пространственные аспекты поведения человека при помощи когнитивных процессов. Большой опыт исследований пространственного поведения населения зарубежная поведенческая география приобрела, изучая поведение людей и их общности в городской среде. Например, при исследовании поведения людей в микрорайонах (территориальных общностях) выясняют, как используются автобусные остановки в районе проживания или как формируются пространствен-

ные рисунки перемещения населения при покупке гастрономических товаров и пр.

Отечественные географы чаще используют разработки англосаксонской поведенческой географии, чем “деятельно-ориентируемой социальной географии” немецкой школы культурной географии, которую разрабатывает в первую очередь Б. Верлен [5, 20]. Этот автор опирался на традиции немецкой культурной географии (Г. Бобек, В. Хатке, К. Руперт, Ф. Шафер), а также на исследования представителей социально-гуманитарных наук К. Поппера, А. Шюца, Т. Парсонса, М. Вебера, В. Парето. Б. Верлен считал главной целью социальной (альтернативной) географии определение “пространств действия” (регионов человеческой деятельности), поэтому он критиковал проявления бихевиоризма. По его мнению, поведенческую географию должна была заменить “теория действия” (которую в свое время ассимилировал бихевиоризм), только она способна удовлетворить главную цель социальной географии – изучить общество в его пространственном измерении. Он критикует американских географов, во-первых, за то, что они рассматривают понятия “пространство” и “ландшафт” в качестве главных причин социальных явлений и человеческой деятельности, а во-вторых, за то, что они пытаются локализовать в физическом пространстве нематериальные социально-психологические образования, имеющие иной онтологический статус. Среди всего спектра социального действия только действия, имеющие физическую составляющую, можно рассматривать как пространственные категории и, следовательно, локализованные в нем [20]. Несмотря на противоположную позицию Б. Верлена относительно понимания поведения человека в пространстве, его работы остаются недооцененными в географической науке, гораздо большую популярность его концепция приобрела в социологической науке. Например, социолог

¹ Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, географический факультет, кафедра экономической и социальной географии России, аспирантка; *e-mail:* helena16.08@mail.ru

² Национальный исследовательский университет “Высшая школа экономики”, Институт экономики транспорта и транспортной политики, канд. геогр. н., ст. науч. с; *e-mail:* zuzin86@gmail.com

А.Ю. Завалишин [8] использует теоретические построения Б. Верлена для определения социально-территориальной общности (территориальной общности людей) как пространства социального действия.

Предложенный Р. Дж. Сэком термин “территориальность” людей [19], описывающий потребность индивида и социума познавать физическую среду обитания и в соответствии с этим строить модель поведения, также наиболее близок к теме исследования.

Не существует однозначного понимания “локального сообщества” даже в отдельно взятом направлении социально-гуманитарной науки. Каждая научная дисциплина рассматривает этот феномен исходя из собственных, во многом уникальных основ теоретического осмысления, в результате чего не удается избежать систематических разночтений. В частности, в географической науке используется близкое к изучаемому феномену понятие “территориальная общность людей”. Э.Б. Алаев в 80-е гг. XX в. обращал внимание географов на необходимость разработки концепции социума — “территориальной общности людей, объединяемых совместным проживанием на территории, в рамках одного или нескольких близко расположенных поселений (последние составляют в данном контексте локальную систему расселения)” [1, с. 182]. Позднее территориальная общность людей стала объектом изучения социальной географии и географии населения [2, 11], общественной географии и географии общества [12], а также культурной географии [13]. Однако первенство в употреблении понятия “территориальная общность людей” принадлежит польскому социологу Я. Щепаньскому, именовавшему территориальными “те общности, члены которых связаны узлами общих отношений к территории, на которой они проживают, и узлами отношений, вытекающих из факта проживания на общей территории” [16, с. 169]. Анализ научных источников выявил более 20 понятий, описывающих явление территориальной общности людей, например “территориальная группа населения”, “территориально-социальная общность” (социально-территориальная общность), “культурно-территориальная общность”, “территориальные коллективы” и др. Безусловно, “территориальная общность людей” и “локальное сообщество” не полные синонимы, скорее, второе явление выступает иерархическим выражением первого.

С географической точки зрения важно, что локальное сообщество описывает объединение людей, проживающих в определенном географическом пространстве, специфика которого накладывает отпечаток на его возникновение и функционирование. В связи с этим В.В. Вагин предлагает рассматривать следующие виды городских локальных сообществ: соседства (neighbourhood), городские жилищные движения (например, комитеты территориального общественного самоуправления) и городские социальные движения [3]. Под последними понимается объединение групп

горожан, выдвигающих какие-либо требования к городским властям вокруг локальных вопросов [17]. В нашей стране активная форма локальной территориальной идентичности чаще всего проявляется именно через городские социальные (общественные) движения, например через городские общественные движения, основанные на улучшении обслуживания городского транспорта, на отказе от строительства объектов и др.; в англоязычной публицистической литературе они именуется “grassroots” (“корни травы”), а в научной литературе — “not in my backyard/ NIMBY” (“только не в моем дворе”). Исследования феномена солидарности людей через коллективные действия при наличии схожего отношения их участников к окружающему пространству имеют долгую традицию в зарубежной науке. В отечественной социологии локальные протесты изучают с точки зрения понимания механизмов становления гражданского общества [9]. В этом случае гражданская идентичность рассматривается через формы гражданской активности и сопряжена с чувством местного патриотизма, ценностными установками, определяющими поведение (в том числе пространственное).

В отечественной географической науке только в середине 2000-х гг. была предложена схема трансформации пространственной самоидентификации в пространственную самоорганизацию населения [10]. Так, О.И. Вендина предлагает исследовать городскую идентичность исходя из гражданских ценностей с позиции прав человека на пространство, т.е. возможность местным сообществам самим принимать решения, связанные с развитием города, нести ответственность за судьбу их пространства проживания [4], что близко к идее Д. Харви “права на город” [18]. По нашему мнению, территориальную идентичность (локальную идентичность местного населения) необходимо рассматривать как платформу для активных гражданских действий.

Максимальное число городских общественных движений, развернувших активную деятельность, характерно для Москвы. Наибольшее число московских локальных социальных движений, отстаивающих территориальные интересы района проживания, зародилось на волне протестных политических движений, уловив пик политической мобилизации 2011–2012 гг.; специфика их деятельности разнообразна: это протесты против уплотнительной застройки города, вырубке лесопарковых зон под строительство (“За Раменский парк”), реконструкции транспортной инфраструктуры (“Нет реконструкции Ленинского проспекта”), строительства новых станций метрополитена в своем районе (движение против строительства новой станции “Ломоносовский проспект”), проектов межквартирного обслуживания кварталов, деятельности ТСЖ и т.д.

Причиной возникновения подобных локальных сообществ выступает какая-либо общая проблема или внешнее воздействие негативного характера. Подоб-

ную разновидность коллективной территориальной идентичности населения целесообразно именовать термином “негативная территориальная идентичность”. Поскольку и этот термин в научной литературе не устоялся, укажем, что основываемся на его понимании Л.Д. Гудковым: когда внешнее воздействие приводит к появлению новых вариантов самоопределения личности и общности или усиливает степень выраженности уже имеющейся (“дремавшей”) территориальной идентичности. Л.Д. Гудков описывает подобные обстоятельства следующим образом: “Чувство “близости”, коллективной общности возникает в результате массовых реакций на ситуации общего напряжения, фрустрации, раздражения, страхов и близких к ним чувств, сплывающих людей” [7, с. 35].

Для становления и эффективного функционирования локальных сообществ в качестве внешнего воздействия могут выступить соседские локальные сообщества. Налаживание взаимодействий между ними при помощи территориального планирования и государственного управления должно способствовать формированию локальных инициатив снизу. Возможны следующие способы усиления активности внутригородских сообществ: освещение местными средствами массовой информации проблем и перспективных направлений развития соседских территорий (в настоящее время районные средства массовой информации освещают лишь события, происходящие на территории соответствующего внутригородского муниципального образования), совместные культурные и праздничные мероприятия и др.

Подробно был изучен еще один способ усиления активности локального сообщества, основная суть которого заключается в увеличении связанности городского пространства между отдельными соседними планировочными районами за счет повышения транспортной проницаемости городской среды.

Материалы и методы исследования. Исследования ограничения свободного передвижения в пространстве города в повседневной деятельности горожан из-за планировочных особенностей района проживания проведены на примере обыденного (народного) района Карачарово (Юго-Восточный административный округ, Нижегородский муниципальный район, г. Москва).

При исследовании применяли как сравнительно-географический, картографический, историко-географический, так и социологические методы: глубинные интервью с местными жителями, невключенное наблюдение, анализ разговоров, а также контент-анализ средств массовой информации и интернет-ресурсов.

Полевые исследования велись для изучения повседневного поведения жителей района в городском пространстве, в том числе для определения потенциала сообщества местных жителей к преобразованию их городской среды в приграничной зоне с соседними локальными сообществами. На первом этапе по-

левых исследований проводились глубинные интервью и беседы с местными жителями для выявления названия и географических границ обыденного района, осведомленности людей о соседних районах, степени контакта между ними, степени выраженности локальной территориальной идентичности и определения интенсивности соседских отношений (отношения с соседями по этажу, подъезду, дому и району), в том числе всевозможных вариантов социального взаимодействия как между людьми, так и с окружающим пространством.

Наиболее эффективными оказались опросы в ходе неформальной беседы, поскольку метод стандартизированного опроса не позволил получить необходимую информацию (согласие на проведение анкетного опроса получено только от двух информантов). Как правило, беседовать с местными жителями можно было только без предварительной договоренности, чаще всего для установления контакта поводом к разговору служил вопрос о месте нахождения интервьюера: “Извините, мне кажется, что я потерялся(ась)/заблудился(лась). Как называется район, где я сейчас нахожусь? Подскажите, пожалуйста, как я мог/ла бы отсюда выехать/выйти?” Такой сценарий не воспринимался людьми как искусственный или неестественный, это подтверждается реальностью подобных ситуаций в повседневной жизни жителей района.

Результаты исследований и их обсуждение. Характеристика исследуемой территории. Рассматриваемая часть Карачарово представляет собой территорию с дисперсным рассредоточением селитебных (кварталы 85, 86 и 86А) и промышленно-складских зон (заводы “Фрезер”, “Станкоагрегат”, “Московский локомотиворемонтный завод”, деревообрабатывающий комбинат № 3). Многие промышленные объекты в настоящий момент не функционируют по своему прежнему профилю. Район физически изолирован со всех сторон от окружающих территорий города железнодорожными линиями: с запада — участком малого кольца Московской железной дороги, с северо-востока — участком Казанской железной дороги, с юга — участком Горьковской железной дороги.

Народная топонимика и географические границы обыденного района. Карачарово — ярко выраженный обыденный городской район в пространственном восприятии местного населения. Топоним Карачарово интенсивно используется сообществом для обозначения местоположения района в городском пространстве. Если считать индикатором существования народного района наличие местной/неформальной топонимики, то графическая надпись названия района на конечной остановке общественного транспорта “Карачарово” подтверждает степень его выраженности. Открытые вопросы для подтверждения существования народного района на изучаемой территории подтвердили максимальное использование именно топонима Карачарово. Среди наименее употребляемых топонимов также вы-

делим Нижегородский³, Волгоградский⁴ и Перово⁵. В качестве соседних районов города в ответах информантов упоминалось существование Перова (северо-восток) и Хохловки (юго-запад). Народное районирование территории местными жителями можно отнести к уникальному случаю, поскольку географические границы района в сознании населения привязаны к физическим преградам в виде железнодорожных путей (граница — не переходная зона, как принято считать, а четко выраженная линия, выполняющая барьерную функцию). Только в одной беседе⁶ при описании географических границ района своего проживания респондент упоминал селитебную зону кварталов 88, 88А и 89, расположенных на противоположной стороне железной дороги Горьковского направления.

Степень сплоченности локального сообщества. В результате качественного анализа наличия у жителей района проявлений локальной (территориальной) идентичности установлено, что карачаровцы знакомы и общаются не только с соседями по этажу, но и с людьми, проживающими и постоянно работающими на территории района. Обстановка в общественных местах заслуживает отдельного анализа⁷. По поведению населения в публичных местах, заключающемуся в интенсивном контакте (продавцы обращаются по имени к покупателям как в небольшом продуктовом магазине, так и в крупном супермаркете, знают их вкусовые предпочтения и ведут с ними неформальные дружеские беседы), можно судить о наличии локального сообщества на данной территории. В разговорах жителей Карачарова постоянно фиксировалась тема изолированности территории района⁸ и неудовлетворенности транспортным обслуживанием этой территории.

Транспортная ситуация в Карачарове. Местные жители без труда называли/советовали (иногда проявляли желание провести и показать короткий путь) возможные варианты выхода/выезда с территории района. Обычно люди сопровождали беседу отрицательными эмоциями. Это можно интерпретировать как проявление неудовлетворенности по отношению к существующей транспортно-пешеходной связи района с окружающими территориями и изолированности от окружающих городских пространств. Здесь важно, что жители рассматриваемой территории испытывают трудности в транспортном сообщении с окружающими районами, а не с городом в целом. Будучи окруженной со всех сторон железными дорогами, территория имеет по границам 5 железнодорожных станций — Карачарово, Фрезер, Чухлинка, Перово и Андроновка, — что определяет в пределы 30-минутной изохроны от Карачарова не только значительную часть центра Москвы (от площади трех вокзалов), но и ближнее Подмосковье. Такой транспортной доступности в общегородском охвате не имеет ни один столь же локально расположенный район города. Таким образом, на рассматриваемой территории наблюдается транспортно-пространственная инверсия, выражающаяся в гипертрофированном обеспечении района дальними связями в ущерб ближайшим (соседским) (таблица).

В настоящее время ближние (соседские) связи стали еще слабее (таблица), поскольку с 2010 г. здесь остался единственный заезд для автотранспорта через ул. 5-я Кабельная. Из пешеходных выходов на окружающие территории в настоящее время наиболее востребован проход в юго-западной части территории через железнодорожные пути горьковского на-

Снижение транспортной проницаемости территории обывденного района Карачарово (рассчитано по методике С.А. Тархова [14])

Год	Протяженность условного периметра границы района, км	Число транспортных входов в район ³			Транспортная проницаемость границ района ⁴ , км		
		моторизованные ¹	немоторизованные	итого	моторизованные ¹	немоторизованные	итого
1993	6,44 ²	2	18	20	3,22	0,358	0,322
2003	6,44 ²	2	16	18	3,22	0,403	0,358
2013	6,44	1	9	10	6,44	0,716	0,644

¹ Только для проезда при помощи механических транспортных средств (легковой и грузовой автомобиль, автобус, мотоцикл); ² рассмотрена территория в границах 2013 г.; ³ число пересечений транспортными путями границы района; ⁴ среднее расстояние между соседними транспортными пересечениями границ района.

³ Под районом информант подразумевает внутригородское муниципальное образование (местный житель, жен., 40–60 лет).

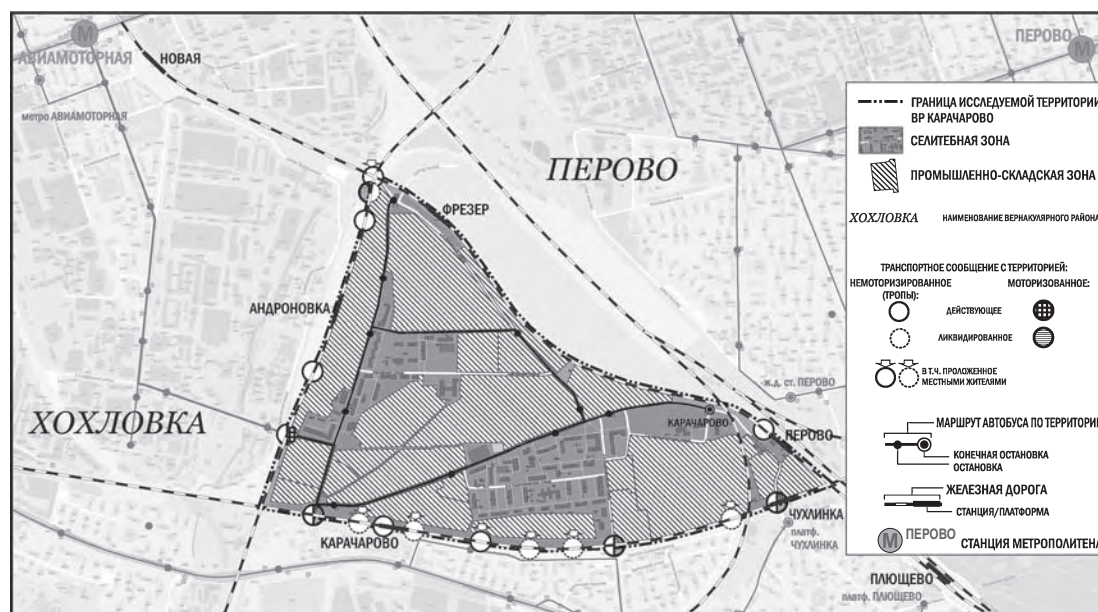
⁴ Использование устаревшего названия внутригородского муниципального образования (местный житель, жен., старше 60 лет).

⁵ Употребление названия соседнего обывденного района (неместный житель, житель Перово, работающий в этом районе, муж., до 30 лет).

⁶ Местный житель, муж., старше 40 лет, высшее образование.

⁷ Ф. Тённес проводит различия между двумя типами общностей: “Gesellschaft” (общество), тяготеющее к современному городскому индустриальному обществу, — механический тип человеческих отношений и “Gemeinschaft” (общность) — тип, относящийся к населению традиционной сельскохозяйственной местности [15]. Изучаемое локальное сообщество, безусловно, относится к типу “Gemeinschaft”, несмотря на то что его члены являются городским населением (феномен “деревни в городе”).

⁸ Из беседы в салоне маршрутного такси: “Чувствовал себя в Карачарове, как в тюрьме” (неместный житель, муж., до 30 лет).



Транспортное сообщение городского района Карачарово с окружающими территориями в 2013 г.

правления (в створе шоссе Фрезер). До сентября 2012 г. здесь проходил Карачаровский переезд, была возможность проехать на автомашине, однако после реконструкции Горьковской железной дороги, связанной с запуском скоростного электропоезда «Сапсан» по направлению Москва — Нижний Новгород, вся южная часть района оказалась изолированной от Нижегородской улицы. Кроме того, раньше через южную границу района существовало дополнительно 6 «народных троп» к ул. Нижегородская, однако все они были ликвидированы (рисунок). Реконструкция осуществлена в рамках запуска электропоездов «Сапсан», что потребовало глухого ограждения железнодорожных путей. Взамен этого в створе ул. 2-я Карачаровская выстроены лишь один высотный путепровод, причем неудобный, его отрицательно воспринимают все информанты из числа упоминавших его.

Из-за единственного выезда беспересадочное обслуживание безрельсовым общественным транспортом осуществляется только в северо-западном направлении к станции метрополитена «Авиамоторная», откуда некоторые маршруты (всего в район их заходит 4) следуют до других ближайших станций метрополитена.

Местная самоорганизация. Представители локального сообщества не оценивают городскую среду как комфортную и благоприятную. Несмотря на благоустроенные с инфраструктурной точки зрения дворные пространства, социальные группы, для которых они предназначены, используют дворы не всегда. Появляются новые виды поведения, не предусмотренные при территориальном планировании, например отдых на детских площадках взрослых без детей; несанкционированная установка дополнительного дорожного знака пешеходного перехода в местах, где население в нем нуждается. На фоне этого локальное

сообщество не проявляет в настоящее время активных действий на основе примитивной самоорганизации и не выдвигает требований к городским властям по преобразованию пространства их жизнедеятельности.

Выводы:

- транспортная изолированность городского пространства создает физические барьеры в повседневном пространственном поведении людей, формирует схожий образ территории у жителей района и определяет степень выраженности их территориальной самоидентификации;

- жители городского района Карачарово имеют необходимые предпосылки для формирования местной самоорганизации (самоуправления), усиленные «физической» и «транспортной» изолированностью территории; здесь развиты сильные межличностные контакты, ярко выражена территориальная самоидентификация и неудовлетворенность социально-экономической обстановкой;

- возможны следующие способы повышения активности внутригородских локальных сообществ: а) посредством внешнего негативного воздействия; б) при помощи освещения местными средствами массовой информации проблем и перспективных направлений развития соседских сообществ (территорий); в) проведение совместных межрайонных (между соседними внутригородскими муниципальными образованиями) культурных, спортивных и праздничных мероприятий; г) увеличение связанности городского пространства между отдельными соседними планировочными районами за счет повышения транспортной проницаемости городской среды;

- большинство современных локальных сообществ не в состоянии эффективно функционировать самостоятельно и добиваться заявляемых целей. Это связано с тем, что городское население и власти не

рассматривают в принципе создание локальных сообществ как возможность решения существующих проблем местного значения, в то же время концеп-

ция современного урбанизма настаивает на возможности и необходимости создания “умного и живого города”.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Алаев Э.Б.* Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль, 1983.
2. *Алексеев А.И., Ковалев С.А., Ткаченко А.А.* География населения и социальная география // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 5. География. 1983. № 3. С. 3–10.
3. *Вагин В.В.* Городская социология. М.: Московский общественный научный фонд, 2000.
4. *Вендина О.И.* Московская идентичность и идентичность москвичей // Изв. РАН. Сер. геогр. 2012. № 5. С. 27–39.
5. *Верлен Б.* Общество, действие и пространство. Альтернативная социальная география // Социологическое обозрение. 2001. Т. 1, № 2. С. 26–46.
6. *Голд Дж.* Психология и география: Основы поведенческой географии / Предисл. С.В. Федулова. М.: Прогресс, 1990.
7. *Гудков Л.Д.* К проблеме негативной идентификации // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2000. № 5 (49). С. 35–44.
8. *Завалишин А.Ю.* Социально-территориальная общность как пространство социального действия // Вестн. Тихоокеан. гос. ун-та. 2009. № 1 (12). С. 145–154.
9. *Закирова М.* Образы города в мобилизации городского общественного движения (на примере Санкт-Петербурга) // Общественные движения в России: точки роста, камни преткновения. М.: ООО “Вариант”: ЦСПГИ, 2009. С. 180–205.
10. *Павлюк С.Г.* Традиционные и исторические районы как форма территориальной самоорганизации общества (на примере США и России): Автореф. канд. дисс. М., 2007.
11. *Петров А.В.* Территориальная общность как объект изучения социальной географии // Изв. ВГО. 1983. Т. 115, вып. 1. С. 72–78.
12. *Смирнягин Л.В.* Районы США: портрет современной Америки. М.: Мысль, 1989.
13. *Стрелецкий В.Н.* Парадигмы геопространства и методология культурной географии // Гуманитарная география: Научный и культурно-просветительский альманах / Гл. ред. Д.Н. Замятин. Вып. 1. М.: Инс-т наследия, 2004. С. 95–119.
14. *Тархов С.А.* Транспортная связность и проницаемость территории Ханты-Мансийского автономного округа // Налоги, инвестиции, капитал. 2008. № 1–3. С. 175–193.
15. *Тённис Ф.* Общность и общество // Социол. журн. 1998. № 3–4. С. 207–229.
16. *Шепаньский Я.* Элементарные понятия социологии / Пер. с польск. М.М. Гуренко; Под общ. ред. А.М. Румянцев. М.: Прогресс, 1969.
17. *Castells M.* The city and the grassroots: A cross cultural theory of urban social movement. L.: Edward Arnold, 1983.
18. *Harvey D.* The right to the city // Divided Cities. Oxford: Oxford Univ. Press, 2006. P. 83–103.
19. *Sack R.D.* Human territoriality: Its theory and history. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1986.
20. *Verlen B.* Society, action and space. L.: Routledge, 1993.

Поступила в редакцию
06.05.2014

E.V. Karlova, P.V. Zyuzin

LOCAL URBAN COMMUNITIES UNDER THE SITUATION OF TRANSPORT ISOLATION

The article deals with the influence of collective territorial identity on the emergence of a local community. The core role of the geographical space expressed through the urban physical landscape and the architectural-planning differentiation of the urban environment for the local community formation is also discussed. The geographical isolation of local communities and the barrier function of their borders are analyzed for the vernacular raion of Karacharovo, as well as the possible ways of making local communities more active.

Key words: local community, territorial community of people, territorial identity, local public protest movement, transport permeability, urban environment, Karacharovo.