

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТЕРМИНАЛ. «ЖИЗНЬ – ЭТО ОЖИДАНИЕ», ИЛИ МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ ГЛАЗАМИ СКУЧАЮЩЕГО ПАССАЖИРА

Елена Гудова, Алена Нефедова

Елена Гудова – аспирант департамента социологии факультета социальных наук НИУ ВШЭ, младший научный сотрудник Лаборатории экономико-социологических исследований НИУ ВШЭ. Адрес для переписки: НИУ ВШЭ, ул. Мясницкая, 9/11, Москва, 101000, Россия. egudova@hse.ru.

Алена Нефедова – аспирант департамента социологии факультета социальных наук НИУ ВШЭ, стажер-исследователь Лаборатории экономики инноваций. Адрес для переписки: НИУ ВШЭ, ул. Мясницкая, 9/11, Москва, 101000, Россия. anefedova@hse.ru.

Авторы благодарны Оксане Запорожец за одобрение идеи этой статьи. Полную ответственность за ее воплощение и результат авторы берут на себя.

В статье представлены результаты изучения одного московского железнодорожного вокзала как примера «не-места» (non-place), пребывание пассажира в котором сводится ко времени, затрачиваемому на преодоление этого не-места. С помощью анализа двух основных параметров среды, предложенных Вячеславом Глазычевым в рамках концепции качества городской среды (материально-предметная обстановка и поведение людей в этой обстановке), была предпринята попытка описания качества «вокзальной среды» на Казанском вокзале Москвы с использованием метода наблюдения. Кроме того, в работе обсуждаются основания использования этого метода в исследованиях городского пространства и проходящих в нем взаимодействий. Результаты настоящего исследования свидетельствуют о транзитности пространства вокзала для его посетителей и низком качестве его среды.

Ключевые слова: качество городской среды; железнодорожные вокзалы; «не-место»; Москва; Казанский вокзал

Город традиционно является центром притяжения разнообразных ресурсов, в том числе и человеческих. Москва – не исключение из этого правила. Согласно расчетам, основанным на сопоставлении данных переписей 1989 и 2010 годов, почти каждый второй москвич в возрасте от 16 до 48 лет является приезжим (Китова 2012). Большие миграционные потоки делают транзитные пространст-

ва (вокзалы, аэропорты) исключительно важными структурными частями современного города.

Вокзал долгое время игнорировался исследователями социальных наук, оставаясь предметом изучения главным образом специалистов в области транспорта и архитектуры (Bán 2007). Однако в последнее время появилось множество работ, которые обращаются к исследованию общественного транспорта и его пассажиров (Bissell 2009; Zaporozhets 2014).

В терминологии французского антрополога Марка Оже подобные пространства относятся к категории «не-мест» (*non-place*). Человек не чувствует привязанности к ним, не идентифицирует себя с ними и не соотносит себя с их историей (Augé 2008:87). Помимо этого, «не-места» имеют следующие специфические характеристики: транзитная природа, нарушение коммуникации находящихся там участников и текстуально предписанный (через инструкции) способ использования (Глазков, Круглова 2014). Этот предписанный способ рассчитан не на индивидуального человека, а на некоего «среднего» посетителя со стандартным набором потребностей; находясь в «не-месте», человек теряет свою индивидуальность и играет предписанную ему роль (например, пассажира или покупателя) (Augé 2008:100–103).

Кроме того, вокзал – это пример «места поскучнения» (*Gelangweitwerden*) (Хайдеггер 2013:154–160), долгосрочное пребывание здесь – скорее неудачное стечение обстоятельств, чем добровольный выбор. В результате опыт пребывания на вокзале как в «не-месте» сводится к суммарному времени, затраченному на его преодоление (Augé 2008:104). Мишель де Серто также указывает на эту особенность «не-места»: если место – это то, *откуда* идут (исходная точка), то не-место – это то, что *проходится* («идти – значит быть лишенным места») (2008:32). Эти пространства являются пограничными областями между домашним, «своим» пространством порядка и «чужим», неосвоенным¹ (Гороховская 2011). Парадоксальным образом только в «не-местах» путешественники, находящиеся в чужом городе, могут чувствовать себя «как дома», так как усредненный стандарт использования таких пространств дает им ощущение снижения неопределенности и неизвестности (Augé 2008:106).

Нами была предпринята попытка проблематизировать опыт *пребывания-прохождения* на примере одного из московских вокзалов. Мы предположили, что данный опыт зависит не только от конкретного пассажира, но и от характеристик самого вокзала и его инфраструктуры. Так как субъективные опыты крайне гетерогенны (Bissell 2009), мы решили сфокусироваться на изучении среды вокзала, вооружившись концепцией качества городской среды Вячеслава Глазычева (1984).

Для поиска ответов на поставленные вопросы мы выбрали один из самых нагруженных пассажиропотоком вокзалов Москвы – Казанский. Он также примечателен своим сложным архитектурным обликом: вокзал состоит из трех соединенных между собой зданий, построенных в разное время.

¹ Отметим, что аэропорт, в отличие от вокзала, является более поздним продуктом цивилизации, вследствие чего часто бывает более комфортным местом пребывания (Гороховская 2011:73–74).

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ МЕТОД: НАБЛЮДЕНИЕ В ГОРОДЕ

В качестве метода сбора данных наблюдение имеет как преимущества, так и недостатки, для подробного рассмотрения которых обратимся к практикам его применения для изучения города.

Серьезное внимание в качестве объекта наблюдения и статус «социальной лаборатории» город получил в работах классиков Чикагской школы социологии, в первую очередь – Роберта Парка, Эрнста Берджесса, Луиса Вирта и других представителей «первого поколения» (см. Cobb and Hoang 2015; Jackson 1985; Jaynes et al. 2009). На сегодняшний день исследованиями города и городской среды занимается множество наук, от экономики до социально-экономической географии, возникла даже отдельная научная дисциплина – урбанистика.

Город рассматривался представителями Чикагской школы в первую очередь как идеальный объект для наблюдения и анализа существующей социальной реальности и различных форм человеческих отношений в ней (Lannoy 2004). В вышедшей в 1928 году книге «Field Studies in Sociology: A Student's Manual» Вивьен Палмер провела методологическое различие между социальными (*social survey movements*)² и социологическими исследованиями (*sociological survey*). Последние должны отличаться от первых тем, что направлены не на реформы и улучшения качества городской среды, но на научный анализ того, как функционируют человеческие сообщества (Bulmer 1986; Palmer [1928] 2007).

В качестве основных методов сбора и анализа данных об изучаемых аспектах городской жизни Палмер выделила кейс-стади, исторический и статистический анализ. Метод наблюдения является основой кейс-стади, он позволяет исследователю получить представление о возникновении и развитии социальных феноменов. Вивьен Палмер указывала на необходимую беспристрастность и объективность исследователя, которые позволили бы решить проблемы валидности и надежности данных наблюдения (в чем прослеживается представление о наблюдении как методе, перекочевавшем в социальные науки из естественных) (Palmer [1928] 2007:165). Важно также, что фокус наблюдения может приходиться как на типичные события повседневной жизни, так и на исключительные и маргинальные случаи³.

² Движение социальных исследований связывается с административными интересами государства (например, переписью, сбором статистики жизненных показателей и миграции в условиях тенденции к урбанизации городов), а также с деятельностью частных благотворительных организаций, целью которых являлась социальная работа. Подробнее см.: Gordon (1973).

³ Что послужило одной из причин критики этнографии города как метода ввиду ее постепенного «смещения» в сторону неконвенциональных и даже экзотических объектов исследования. Методологический «копуртунизм» этнографа изначально предполагает вариацию в поведении наблюдаемых индивидов в обществе, при которой в принципе может не быть нормативных концепций и терминологии; помимо этого, сам интерес к девиантным случаям уводит городскую этнографию от «нормативного» и «рационального» поведения. Подробнее см.: Suttles (1976).

При всей схематичности и иногда излишней абстрактности «наглядное пособие» Палмер можно рассматривать как одну из первых книг, закрепивших метод наблюдения для изучения городской действительности в традиции Чикагской школы социологии (Bulmer 1986). Так, в 1920-х годах метод наблюдения и городская этнография стали подспорьем количественным и статистическим методам, а последняя постепенно превратилась из теоретической дисциплины в самостоятельное направление исследований (Duneier, Kasinitz, and Murphy 2014).

На первый взгляд, простое в организации и исполнении, наблюдение имеет целый ряд процедурных особенностей и вариантов, которые являются следствием смешения двух возможных определений самого термина «наблюдение» – как метода сбора данных и как исследовательской стратегии. Во втором, расширенном, понимании наблюдение относится к способу познания социального мира и представлениям исследователя о том, как этот мир устроен (Девятко 2003:15).

Джеймс Спрэдли в своей книге «Participant Observation» сравнивает этнографа с инженером-нефтяником, поскольку поиск нефти и газа, лежащих под землей, также предполагает предварительное изучение карт, местности и многого другого. «Многое другое» – существующие предпосылки, гипотезы, абстрактные идеи, все, что укоренено в реальном социальном опыте наблюдателя (Spradley 1980).

Среди различных характеристик наблюдения следует особо выделить степень открытости, вовлеченности и сфокусированности исследователя. Степень открытости наблюдения варьируется от открытого анонсирования (explicit announcement) через частичное утаивание (shallow cover) к полной закрытости (deep cover) (Fine and Sandstrom 1988; Fine 1993). При полной закрытости исследователь вообще никак не анонсирует свою роль и действует как обычный участник группы; при открытом анонсировании – наоборот, во всеуслышание заявляет о своих целях и гипотезах исследования. Частичное утаивание может расцениваться как «золотая середина», придерживаясь которой исследователь раскрывает свою личность, но может не озвучивать реальный исследовательский вопрос.

Степень вовлеченности определяется исследователями разным образом. Спрэдли рассматривает ее в качестве континуума, где низкому вовлечению соответствует «пассивное» участие, а существенному вовлечению – «полное» участие. Промежуточными являются «умеренное» и «активное» участие (Spradley 1980). Раймонд Голд предлагает включенность – отстраненность наблюдения в качестве характеристики ролей, принимаемых исследователем в том или ином контексте, и выделяет следующие роли: полный участник, участник как наблюдатель, наблюдатель как участник⁴, полный наблюдатель (Gold 1958). Патриция и

⁴ Второго и третьего следует отличать по тому, что участник как наблюдатель больше вовлечен в жизнь изучаемого сообщества и выстраивает как личные, так и профессиональные отношения с его членами. Наблюдатель как участник старается оставаться в рамках формальных отношений «исследователь – исследуемый», и, как утверждает Рэймонд Голд, данная роль больше подходит для краткосрочного знакомства и интервью (Gold 1958).

Питер Адлер также указывают на важность занимаемой исследователем роли и выделяют роли периферийного, активного и полного участия (Adler and Adler 1987). Кэтлин и Белли ДеВальт подчеркивают необходимость методологического различения функциональной и структурной позиции исследователя и степени его эмоционального вовлечения по отношению к наблюдаемому объекту (DeWalt and DeWalt 2011).

И последняя выделенная нами характеристика – сфокусированность – указывает на уровень детализации и определенность исследовательского вопроса. Классическим в данном случае будет являться разделение на описательное, сфокусированное и селективное наблюдение, данное Спрэдли (Spradley 1980:33; 100–128). Владимир Ильин (2006) пишет, что наблюдение последовательно проходит от описания общей картинке к конструированию шкалы измерения свойств через категории, что позволяет привести поток опыта к упорядоченному описанию действительности и выделению наиболее значимых характеристик наблюдаемых объектов и явлений.

Исходя из поставленного вопроса и имеющихся у исследователей навыков и ресурсов данное конкретное наблюдение получило характер открытого, пассивного (исследователи выступают здесь в качестве полных наблюдателей, без эмоциональной вовлеченности в происходящие события, но с эмоциональным переживанием наблюдаемого пространства) и сфокусированного. Подобный выбор объясняется как уже описанной выше гетерогенностью опыта конкретных пассажиров, так и скоростью происходящих и проживаемых на вокзале событий и интересом к пространству вокзала в качестве примера «не-мест».

Материальный мир, в котором разворачиваются наблюдаемые исследователем события, имеет текстуальный характер (Jackson 1985). В соответствии с этой текстуальностью окружающая среда и ее репрезентация могут быть прочитаны в качестве определенных сообщений. Интересно также, что текстуальность предполагается и в качестве особенности смыслового выделения пространства «не-мест» по сравнению с «местами» (Глазков, Круглова 2014).

КАЧЕСТВО СРЕДЫ ВОКЗАЛА

Для «прочтения» вокзала нами была выбрана исследовательская схема Вячеслава Глазычева, которая применялась им для изучения качества городской среды в исследованиях города с точки зрения пространственного измерения. Это пространственное измерение долгое время игнорировалось социологами, за исключением Георга Зиммеля (Филиппов 2009).

В рамках данного подхода городская среда «представляет собой соотношенность, сопряженность, взаимосвязанность предметно-пространственного окружения (environment) и межлических взаимодействий, происходящих в нем (milieu)» (Глазычев 1984:142). Особое внимание уделяется устойчивости во времени как пространственных оболочек города, так и межлических отношений внутри этой пространственной организации. Особый исследовательский интерес представляют случаи изучения взаимной изменчивости пространственной обста-

новки и межличностного общения, происходящего внутри него. При этом существуют крайние примеры устойчивых пространственных организаций при значительном изменении общественных отношений (например, планировочная структура Москвы не претерпела существенных изменений со времени своего основания) и, наоборот, устойчивость общественных отношений при изменчивой пространственной организации (например, ситуация «школы» может иметь разную пространственную форму, однако сохраняться как форма коммуникации) (142–146).

Однако именно соотнесенность, взаимосвязанность пространственной организации и человеческого взаимодействия внутри него называется в рамках описываемого подхода городским пространством. И, соответственно, качество городской среды определяется гармоничностью этого соотношения, поэтому «средовой подход» предлагается осуществлять через анализ и визуальное восприятие пяти городских черт: замкнутости, неоднородности, плотности, насыщенности, сомасштабности (Глазычев 1986).

Замкнутость пространства соотносится с его «интерьерностью», возможностью определить границы, в первую очередь – по глубине и высоте. Эти два измерения на вокзале могут принимать разные значения – в здании, на платформе и дальше, на железнодорожных путях, где будут открываться совершенно другие масштабы, а границы вокзала/не вокзала начинают размываться. По этой же причине (отсутствие четких границ) особую роль приобретают неоднородность и сомасштабность. Первая подразумевает соотношение между собой различных фрагментов, вторая – соотнесение габаритов, ценностную оценку различных фрагментов пространства, а также переструктурирование среды в зависимости от своего предыдущего опыта (Глазычев 1986). Однако особое очарование городскому вокзалу придает его плотность и насыщенность. Причем последняя не ограничивается предметной составляющей, она напрямую отсылает к органам чувств человека – насыщенности светом, звуками, кинестетическими ощущениями. И в этом смысле также интересно проследить, чем является пространство вокзала как «не-места», с которым индивиды не соотносят и не идентифицируют себя.

Такой подход предполагает довольно широкую рамку, в которой есть место для разнообразных интерпретаций и творческой адаптации. Применяя этот концепт к изучению среды вокзала, мы попытались подобрать наблюдаемые параметры как для пространственной организации, так и для межличностных взаимодействий внутри вокзала. Руководствуясь методологией проведения наблюдения Ильина, мы составили список наблюдаемых категорий до выхода в поле. Схема сбора данных представлена в таблице.

Таблица. Изучение качества среды: подбор параметров и наблюдаемых индикаторов

	Характеристики среды	Наблюдаемые категории
Материально-предметная обстановка (environment) (CP1) ⁵	Дружелюбность/общая атмосфера	<ul style="list-style-type: none"> Наличие приветственных знаков (например, «Добро пожаловать в Москву» и т.д.) Наличие информационных досок, указателей, названий, наличие перевода на английский язык Звуковая составляющая: что на вокзале слышно, какие звуки громче, какие – тише, где звуков нет. Звуковые оповещения: наличие, частота, четкость передачи информации, наличие перевода на английский язык Запахи: чем пахнет вокзал и его отдельные части
	Эстетика вокзала	<ul style="list-style-type: none"> Насколько уютно на вокзале? Световая составляющая: насколько светло? Интерьер и экстерьер: каково его цветовое решение? Какие материалы использованы при строительстве?
	Инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> Где поесть? Что поесть? Где есть туалет? Платный ли он? Если да, то сколько стоит? Где можно посидеть? Насколько это комфортно? Как выглядит зона отдыха и есть ли она? Как провести время ожидания? Есть ли магазины, торговый центр, торговые ряды, палатки? Можно ли найти и купить сувениры? Где находится камера хранения и как она выглядит? Что там происходит? Есть ли указатели, ведущие к объектам инфраструктуры?
	Службы поддержки	<ul style="list-style-type: none"> Наличие и расположение полицейского участка Наличие и расположение кабинета первой медицинской помощи Наличие пожарного участка (а также наличие пожарных кранов, обозначенных табличкой «ПК», и огнетушителей) Работа представителей службы безопасности
Поведение людей в этой обстановке (milieu) (CP2)	Потоки людей	<ul style="list-style-type: none"> Где люди есть, а где их нет? Как они перемещаются? С какой скоростью? Предусмотрены ли специальные приспособления для перемещения людей с ограниченными возможностями? Есть ли съезды, пандусы?
	Пространственное освоение	<ul style="list-style-type: none"> Как происходит ориентирование в пространстве у человека, который только что приехал? Насколько интуитивно понятна навигация внутри вокзала? Правильно ли считается функциональное назначение разных зон? Есть ли зоны в вокзале, которые используются не по своему первоначальному назначению?

⁵ Следуя примеру Вячеслава Глазычева, мы обозначили материально-предметную обстановку сокращением CP1 (среда 1), а поведение людей в этой обстановке – CP2 (среда 2).

СБОР ПОЛЕВЫХ ДАННЫХ

Во время проведения наблюдения представленный список параметров не подвергался сколько-нибудь значительной корректировке. Их фиксация происходила следующим образом: наблюдение проводилось параллельно двумя исследователями с последующим обсуждением и интерпретациями в письменном виде, велась фотографическая съемка, что позволяло достичь большей объективности полученных данных путем их триангуляции. Таким образом, были изучены все доступные для посторонних посетителей здания Казанского вокзала. Следует отметить, что довольно большая часть территории оказалась недоступной для изучения из-за проходящего на вокзале масштабного ремонта (к сожалению, трудно оценить ее долю по отношению к той части пространства, результаты анализа которой представлены здесь). Стартовой точкой маршрута стала платформа, на которую попадают все пассажиры, вышедшие из только что приехавшего поезда.

Для сбора полевых данных мы провели наблюдение с 12 до 19 часов в выходной день, 27 октября 2013 года (воскресенье). Этот день недели является сравнительно типичным, если говорить о загруженности вокзала, так как, судя по расписанию прибывающих и убывающих поездов, нагрузка зависит не от дня недели, а от сезона – самый пик приходится на конец лета, а также на новогодние и майские праздники. Если говорить о времени проведения наблюдения, то в расписании как прибытия, так и отправления поездов есть только одна временная лакуна – с 00:40 до 04:42 (обусловленная, вероятно, работой метро), а далее поезда идут примерно с одинаковым интервалом – по четыре прибывающих в Москву и отправляющихся из Москвы поезда в час.

Следует также подчеркнуть, что ввиду высокой скорости изменения городской среды представленные результаты и интерпретации не могут носить универсальный характер и являются скорее «фотоснимком», запечатлевшим в определенный момент времени определенное состояние объекта. Этот «фотоснимок» позволяет зафиксировать параметры среды и может быть полезным для сравнения с изменившейся после внешних или внутренних факторов средой.

«ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ В МОСКВУ», ИЛИ ПОСТОРОННИМ ВХОД ВОСПРЕЩЕН

Фактическое наблюдение за разными параметрами происходило не по тому порядку, в котором они представлены в таблице, приведенной выше, а согласно пространственной логике объекта. Более того, некоторые параметры естественным образом пересекались в рамках описания, поэтому мы выделили отдельные параметры там, где посчитали это логичным и возможным, однако не хотели прерывать последовательное описание схематичным разбиением. В связи с этим далее в тексте эти параметры будут обозначены в порядке появления их не в схеме, а в фокусе внимания исследователей в связи с логикой организации пространства.

ДРУЖЕЛЮБНОСТЬ/ОБЩАЯ АТМОСФЕРА, ЭСТЕТИКА ВОКЗАЛА (СР1); ПОТОКИ ЛЮДЕЙ (СР2)

Только что приехавшего в Москву пассажира Казанский вокзал встречает объявлением о ремонте, висящим на одном из столбов платформы.

Неподалеку от платформы видны строительные леса, однако нигде не видно строителей. От этого возникает ощущение дискомфорта, неуюта. Создается впечатление, что Казанский вокзал находится в перманентном состоянии ремонта, везде – на платформе, на стенах, в зале ожидания и даже в кассах дальнего следования – видны следы ремонтных работ, но никакого действия не происходит. Всюду очевидна незавершенность этого ремонта.

На первый взгляд, Казанский вокзал похож на закрытый секретный завод: множество решеток, старый красный кирпич, металлические конструкции на потолке, обилие советской символики и круглые часы (показывающие, впрочем, точное московское время).

Казанский вокзал не расположен к общению с пассажиром: на платформе очень мало указателей, а на английском языке нет ни одного. Какого-либо приветствия мы также не обнаружили. Высоко над головой пассажиров на платформе висит объявление об официальном перевозчике «РЖД Такси» с указанием тарифа – 650 рублей. Звуковые объявления о прибытии поездов дает женский голос, затем его же неразборчиво повторяет мужской.

Вся структура Казанского вокзала направлена на мимолетный контакт с прибывшими и устроена таким образом, чтобы приезжающий человек сразу же «нырял» в метро и не находился на территории вокзала больше пяти минут. Если бы перед нами не стояла задача исследования всего пространства вокзала, мы бы, ведомые основным людским потоком, идущим с платформы, напрямик попали на станцию метро «Комсомольская».

Схема пассажиропотоков на перроне отображена на рисунке 1.

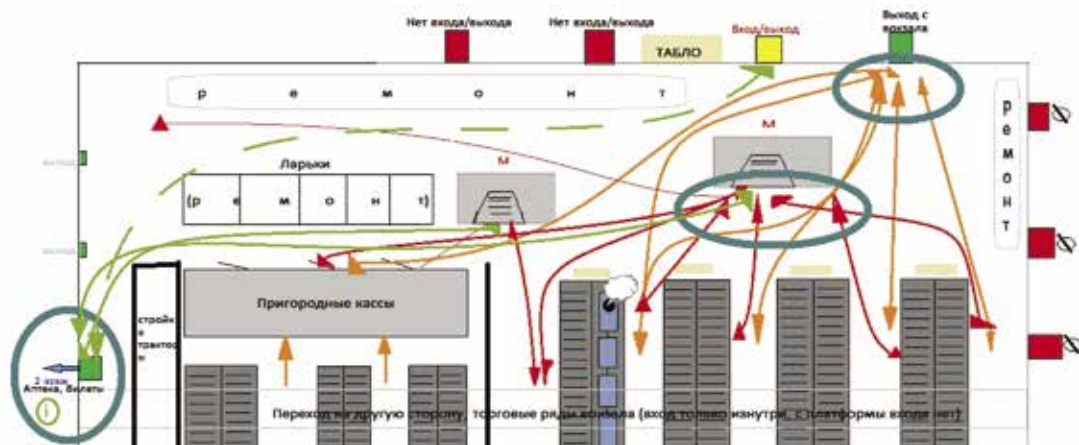


Рис. 1. Схема пассажиропотока на перроне.

Из семи выходов-входов на перрон работают только два (один из них – только на выход), на огромной части пространства ведутся (в описанном уже выше режиме) ремонтные работы, людские потоки распределены неравномерно. Выход со станции метро «Комсомольская», который, казалось бы, должен быть удобным благодаря своему расположению (прямо на платформе), на самом деле является препятствием для людей, стремящихся к выходу из вокзала.

Огромное пространство, занятое ремонтом, по понятным причинам не используется пассажирами, поэтому всюду вдоль стен, а также входов в метро и железнодорожных путей можно видеть сидящих людей, у которых нет возможности найти более удобные места для ожидания.

Проанализировав потоки движения людей на вокзале, мы вновь пришли к выводу, что в рассмотренной на рисунке 1 зоне происходит подавляющее большинство перемещений на вокзале, люди редко заходят в само здание – ведь метро находится почти в центре платформы и перетягивает на себя основной поток всех посетителей вокзала. В итоге вся инфраструктура, которая и без того запрятана внутри помещения (забегая вперед, можно сказать, что нужный инфраструктурный объект часто очень трудно найти), находится вне зоны активных перемещений и вне зоны видения пассажиров.

На этом большая часть прибывших в столицу обычно заканчивает свои отношения с вокзалом, и, как в speed-dating, завязывает знакомство уже с московской подземкой. Однако сценарий может измениться, если у пассажира есть специфическая потребность, удовлетворить которую он желает именно на вокзале. Одной из таких потребностей является получение справочной информации.

ИНФРАСТРУКТУРА, СЛУЖБЫ ПОДДЕРЖКИ (СР1); ПРОСТРАНСТВЕННОЕ ОСВОЕНИЕ (СР2)

К нашему удивлению, справочное бюро найти оказалось весьма непросто (что вступает в противоречие с его прямым назначением). Чтобы попасть в справочное бюро, нужно идти вдоль всего вокзала, до левого его крыла, а затем подняться на второй этаж по крутым ступенькам. Весь маршрут занимает около пяти минут. Особенно труден этот путь пассажирам с колясками и чемоданами.

На втором этаже, где располагается справочное бюро, имеются автоматы для самостоятельного оформления билетов, банкоматы, информационные стойки, вендинговые и кофейные автоматы (см. схему на рисунке 2). Однако здесь нельзя надолго задерживаться – стульев очень мало, они пластиковые и очень неудобные для сидения. Не менее половины всего зала занимает непонятная конструкция, обтянутая белой тканью и перекрывающая центр зала (на поверку конструкция оказалась горами строительного мусора). Здесь также идет ремонт. В конце зала – скудные следы растительного мира на вокзале – две искусственные пальмы. Несмотря на то, что пальмы абсолютно не вписываются в интерьер, они, по видимому, должны облагородить вход в межрегиональную дирекцию железнодорожных вокзалов, визуальнo его выделить.

Любопытно, что стойка с информацией о пропавших людях практически спрятана за рекламным баннером и находится между стеной и кассами, образующими

коридор, который тянется от самого входа. При таком расположении невозможно не только прочитать информацию, но даже понять, что это важные сообщения⁶.

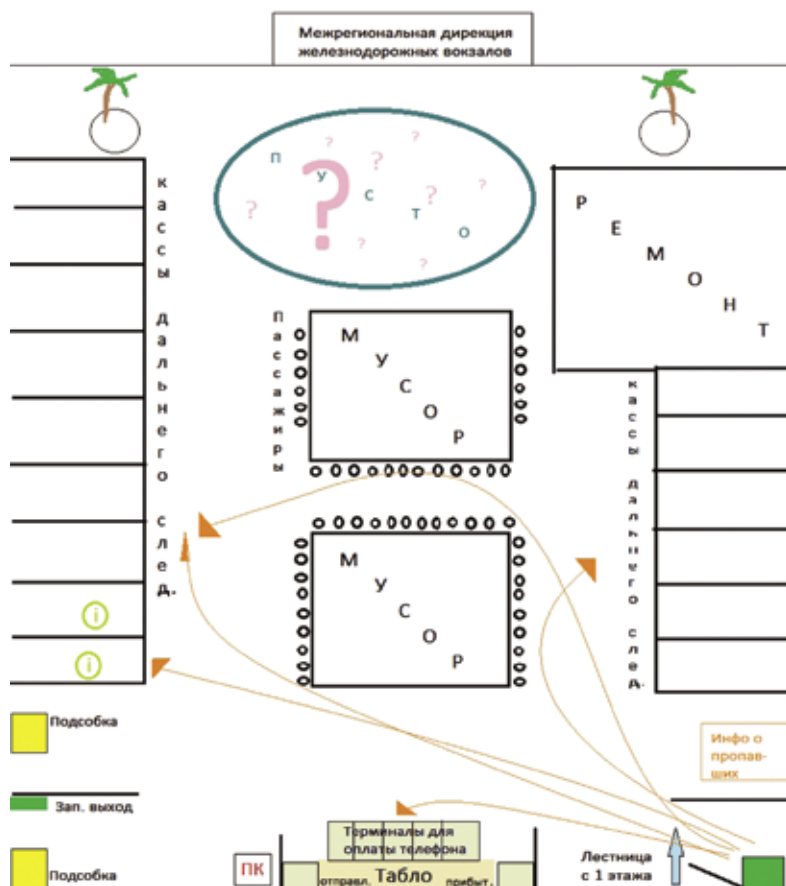


Рис. 2. Схема пассажиропотока второго этажа.

Еще одно важное для пассажиров место, которое оказалось очень трудно найти, – это пункт оказания медицинской помощи. После двух попыток мы так и не поняли, где он находится и работает ли. Даже подсказка работника вокзала не помогла нам в поисках. Любопытно также, что подсказка и указатели противоречили друг другу. Указатели, выполненные в советской стилистике, показывали, что медпункт должен находиться за стальной дверью без каких-либо опознавательных знаков; работник вокзала советовал нам искать медпункт снаружи «налево за углом». Дверь открыть мы так и не смогли, а за углом оказался все тот же ремонт. После этого ощущение того, что на Казанском вокзале тебе никто не поможет, усугубилось.

⁶ Для сравнения: на Ленинградском вокзале стойка располагается рядом с входом, на видном месте.

Представив, что мы ждем отправления поезда и не можем уйти с вокзала, потому что некуда деть багаж (на камере хранения экономим), мы продолжили изучение вокзала с точки зрения задержавшегося там пассажира.

Одной из необходимостей задержавшегося на вокзале человека может быть туалетная комната. Для того чтобы найти ее на вокзале и посетить за 25 рублей, нужно спуститься в подвал и пройти длинный темный коридор, в конце которого есть надпись «Убежище».

Подвал можно охарактеризовать как одно из тех мест, где передний и задний планы переплетаются: посетителей там практически нет (есть и более короткий проход к туалетной комнате), поэтому отпадает необходимость прятать что-либо от посторонних глаз. Неработающие лампочки, темные стены, пустыннось коридора подсказывают, что это место нужно скорее покинуть. Из полуоткрытых дверей в коридоре тянет сыростью, а иногда и просто видны завалы из обрушившегося кирпича и строительного мусора.

Появляются чувства, аналогичные ощущениям, возникающим при просмотре первых кадров фильма «Титаник»: затонувший корабль с остатками богатого интерьера, в котором когда-то находились люди и пользовались этими обросшими водорослями тарелками. Полуразрушенные стулья, разбитые стойки, заваленный пол – все это говорит о том, что это пространство раньше активно использовалось, а теперь превратилось в одно из самых зловещих мест Казанского вокзала.

Пройдя чуть дальше, мы увидели в пустынном коридоре двух мужчин. Судя по всему, они совершали намаз (молились стоя на четвереньках на аккуратно сложенных картонках). Чтобы им не мешать, мы решили уйти из коридора, а когда возвращались обратно, их уже там не было, зато картонки остались на том же месте. Позднее, когда мы еще раз спускались в подвал, чтобы пройти к камерам хранения, мы увидели третьего мужчину, который целенаправленно подошел к картонкам, взял их и стал раскладывать. Из этого мы сделали вывод, что этот конец коридора (противоположный проходу к туалетной комнате и надписи «Убежище») имеет свою особую функцию.

Интересно, что в то же самое время на территории вокзала действует храм Казанской иконы Божией Матери (рисунок 3), который удивительным образом соседствует с фуд-кортом вокзала (он находится справа от храма) и скульптурой казанской царицы Сююмбике, подаренной Москве Республикой Татарстан. Внутри храма никого не было. Получается, что на вокзале приоритет имеют исповедующие одну конфессию (христианство), и этот латентный конфликт проявляется в частности в таких инцидентах, как совершение намаза прямо на платформе вокзала⁷.

⁷ Видеосъемку этого эпизода см. в интернете (www.youtube.com/watch?v=mOwzTGJAns0).



Рис. 3. Православный храм на территории вокзала.

Следующей по нашему маршруту была комната матери и ребенка. Заинтересованный посетитель может попасть в нее лишь только из зала с автоматическими камерами хранения, при этом нужно пройти с ребенком через весь вокзал, что достаточно долго и далеко. Кроме того, нужно обладать немалой долей мужества и сил, чтобы попасть в эту комнату: сначала надо взобраться по ступеням (что не предусматривает возможности прийти туда с коляской) вверх (мимо неработающего эскалатора), а далее – сориентироваться в абсолютно неосвещенном зале, где даже вспышка фотокамеры тонет в темноте.



Рис. 4. Лестница на второй этаж, где располагается комната матери и ребенка.

Окна на кассах в зале ожидания замазаны коричневой краской, вывесок нет. В зале тоже нет никого, кроме сидящих в темноте трех мужчин-военных.

Войти в комнату матери и ребенка можно только в том случае, если позвонить в дверь (она закрыта изнутри). При этом вход разрешается только тем родителям, которые соответствуют длинному перечню требований: с детьми до шести лет, многодетные, из малообеспеченных семей и т.п.

Следующим нашим пунктом был зал ожидания. Как уже было сказано выше, в него можно попасть только через один-единственный вход, остальные закрыты – то ли на время ремонта, то ли всегда. В зале стоят кресла, но их явно мало – многие

люди сидят и ждут поезда прямо на платформе или на полу, устроив багаж где-то рядом. Стулья в зале ожидания неудобные – железные, узкие, ряды стоят слишком близко. Половина зала ожидания огорожена – все тот же ремонт.

Побродив по залу ожидания, в самом его конце мы увидели небольшой указатель, ведущий к выставке. К нашему удивлению, здесь обнаружилась довольно большая галерея под названием «Царская башня», где за пятьдесят рублей можно было посетить выставку заслуженного художника России Дмитрия Белюкина⁸. По ней мы бродили практически в одиночестве, рассматривая картины природы.

В соседнем выставочном зале проходила репетиция концерта, который должен был вскоре состояться здесь, так что кроме нас в галерее присутствовали еще певец, его коллега и заведующий выставкой. Выставочный зал – это одно из немногих мест на вокзале, где действительно стоит тишина, так же тихо только в скрытых уголках, которые мы обнаружили. В книге жалоб и предложений мы обнаружили отзыв посетителя, который испытал схожие с нашими ощущения.

Вернувшись в зал ожидания, мы пошли в сторону фуд-корта, который состоял из шести небольших кафе с общей зоной для питания, где стояло несколько пластиковых круглых столов. Посетителями фуд-корта оказались лишь несколько мужчин, пьющих пиво.

Пройдя чуть дальше, мы увидели выставку детских рисунков. Пока мы с интересом разглядывали рисунки детей, охранники вокзала впервые обратили на нас внимание и посмотрели с подозрением, хотя до этого мы уже обошли и сфотографировали половину «скрытых» помещений и несколько раз входили-выходили через разные двери.

О режиме безопасности следует упомянуть отдельно. Металлоискатели, рамки и багажные ленты, установленные на входах, вообще никак не используются. На вокзал можно зайти и с дамской сумочкой, и с баулами на колесиках – никто не обратит на это ни малейшего внимания. Вкупе с отваливающимися кусками потолка, строительными лесами (а также в сочетании с тем, что Казанский вокзал – самый загруженный) это безразличие к безопасности дополняет ощущение потерянности и заброшенности.

Из зала ожидания мы попали в торговый центр, также спрятанный от посторонних глаз – по дороге к нему практически нет указателей, кроме надписей, расположенных уже внутри вокзала. Подобное отсутствие рекламы может показаться странным, ведь территория центра очень большая, а цена за аренду, вероятно, высока, так что большая проходимость для выхода на самоокупаемость и получение прибыли кажется необходимой. Однако, поскольку информации о центре почти не было, людей внутри оказалось очень мало, притом что ассортимент предлагаемых товаров весьма разнообразен.

⁸ Как мы узнали впоследствии, галерея «Царская башня» была открыта на Казанском вокзале в 2010 году по инициативе ОАО «РЖД». «В ней собираются проводить выставки и показывать спектакли, взяв за пример берлинский Гамбургский вокзал, который до Второй мировой войны функционировал как Музей имперских железных дорог, а после развала стены стал популярной городской галереей современного искусства с экспонатами Бойса и Уорхола» (Грозный 2013).

Безусловно, наши наблюдения на Казанском вокзале в значительной степени обусловлены спецификой момента. Но даже если убрать отсюда всю «ремонтность», общее ощущение неуютности и заброшенности останется – из-за невозможности быстро найти ключевые объекты инфраструктуры, получить справку, занять комфортное место для ожидания поезда и т.п.

Казанский вокзал представляет собой отдельный огромный мир, имеющий, согласно идее Ирвина Гофмана, несколько планов: передний рассчитан на временных посетителей, задний предназначен только для работников вокзала. При этом передний план открыт пассажирам не полностью – в отдельные дальние закоулки можно попасть только если задаться соответствующей целью. Это делает границу размытой, отсутствие четкого разделения переднего и заднего планов вызывает у пассажиров некоторые сомнения относительно норм поведения в каждом из пространств⁹.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках данной статьи была освещена попытка исследования примера одного из «не-мест» (по терминологии Марка Оже), в качестве которого выступил Казанский вокзал в Москве. Подобное определение не универсально для всех посетителей вокзала – мы не исключаем, что для некоторых горожан (например, его работников, временных жителей или службы безопасности) его существование и освоение несет субъективный смысл, сопряжено с личной привязанностью. Мы представили себя на месте пассажира, проводящего несколько часов на вокзале не добровольно, а вынужденно. Подобная исследовательская перспектива позволила оценить Казанский вокзал как пример «не-места» с помощью концепта качества городской среды.

В рамках проведенного наблюдения мы можем заключить, что материально-предметная обстановка среды задает определенное поведение людей в ней, и в связи с этим у нас складывается специфическое представление о Казанском вокзале. Красно-белый, с кучей «слепых пятен», неразборчиво гомонящий и пахнущий всем и везде, Казанский действительно представляет собой транзитное про-

⁹ Стоит лишь перейти площадь, как открывается совершенно другой мир вокзала: более располагающий, чистый и светлый, без скрытых закоулков и ремонта. Ленинградский вокзал явил миру идеальную современную конструкцию: пластик, стекло, лифты для людей с ограниченными возможностями, работающая система безопасности, интерактивные информационные доски, перевод любой надписи на английский (кроме табло с отправлением и прибытием, но и по нему иностранцы вполне ориентируются по номеру поезда). Возникает ощущение, что Ленинградский вокзал выставлен на продажу или демонстрацию – и снаружи на него падает свет всех прожекторов, и внутри он мало чем отличается от новоиспеченного торгового центра.

Этот вокзал словно вышел из парикмахерской – у него идеальный макияж и прическа, и от него все еще пахнет средствами для укладки; он прикрывает остатки мокрой штукатурки растяжками с черно-белыми фотографиями города. Статуи Ленина в центре больше нет.

Ленинградский вокзал джентрифицирован, в нем просторно, светло и все работает. Там нет суеты, толпы встречающих-провожающих, люди рассредоточены по всему пространству, их не направляет движение потока, они могут выбрать любое направление. Это место более комфортное и приятное для глаз, потому что виден только передний план. Если Казанский вокзал дает почувствовать гофмановский задний план, то на Ленинградском перед нами – современный продукт инженерной и дизайнерской мысли.

странство, пребывание в котором из-за ощущений неуютя и незавершенности сводится к коротанию времени.

Казанский вокзал не только недостаточно информирует и направляет посетителей, но, кажется, специально создает дополнительные неудобства и суету при поисках тех или иных объектов. И подобного рода трудности не разрешаются даже благодаря инструкциям по использованию (указателям). Вокзал плохо «читается», нужно обладать большим желанием разобраться в его устройстве и символике, чтобы понять целостную картину.

Как было указано выше, при рассмотрении концепции «не-места», подобное пространство характеризуется сбоями в коммуникации, и это на Казанском вокзале проявляется, во-первых, в транзитной природе этого пространства и, соответственно, в отсутствии спонтанных взаимодействий между ожидающими пассажирами; а во-вторых, в трудностях, связанных с удовлетворением базовых потребностей и получением справочной информации. Однако нужно сказать и о том, что Казанский вокзал является недостаточно обустроенным для того, чтобы называется типичным «не-местом» – таким, в котором пассажир или путешественник может без проблем считывать основные функциональные предназначения пространства «не-места», что снижает ощущение неопределенности. То есть Казанский вокзал является примером «не-места», но в то же время не обладает всеми необходимыми для него характеристиками: ему не хватает «усредненности», доступности для понимания «средним» путешественником¹⁰.

Необходимо отметить также ограничения в полученных нами выводах, связанные с самой процедурой и характеристиками наблюдения, схватыванием «картинки», а не процесса. К этому следует добавить широкие возможности для изучения остальных московских вокзалов и аэропортов как транзитных мест, а также специфику синергии трех вокзалов, расположенных на Комсомольской площади (так называемой Площади трех вокзалов – Казанского, Ленинградского и Ярославского).

Достаточно спорной является глубина и подлинность субъективно сложившегося образа вокзала у каждого конкретного пассажира, ведь доступ к заднему плану у пассажиров разный: где-то этот задний план прорывается и создает на переднем несколько промежуточных слоев; где-то он нарочито скрыт под слоем штукатурки, чистых стекол и новенькой плитки; где-то планы просто сосуществуют, пока зритель дремлет. Это влияет и на поведение людей, и на их взаимодействия, и, без сомнения, на их способность к освоению и использованию имеющегося пространства вокзала. В этом смысле ожидание на вокзале (в нашем случае – Казанском) позволяет погрузиться в совершенно специфическую городскую среду, которая хотя и спроектирована под определенные задачи, но проявляет себя, понимается и трансформируется пользователями совершенно по-разному.

Схема, апробированная в нашем исследовании, дала нам возможность почувствовать, каким образом пространственная логика диктует поведение людей и как поведение людей, в свою очередь, трансформирует организацию пространст-

¹⁰ В отличие от Казанского на Ленинградском вокзале все устроено так, чтобы люди действительно могли просто ожидать, проводить время, поскольку все нейтрально – не плохо, но и не хорошо, просто не раздражает. Таким образом, Ленинградский вокзал представляет собой «не-место» с более высоким качеством среды, более близкое к «усредненному» стандарту.

ва. Предварительный подбор параметров позволяет во время проведения наблюдения оценить, насколько наблюдаемая информация является полной и исчерпывающей. Неудобство в схеме заключается в том, что логика пространства диктует определенную логику проведения, и, вероятно, при проведении наблюдения в других средах будет более разумным составлять такой список непосредственно на месте. Однако в целом фокус на взаимодействии двух сред – пространственной организации и межличностного взаимодействия внутри этого пространства – является весьма перспективным для городских исследований.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Глазков, Константин и Ксения Круглова. 2014. «“Пограничные” понятия: теоретические и эмпирические основания различения типов локальностей». С. 6–29 в *Конкурсы для студентов и молодых ученых Московского института социально-культурных программ. Работы победителей 2013 года: лучшие эссе и проекты исследований*. М.: МИСКП.
- Глазычев, Вячеслав. 1984. *Социально-экологическая интерпретация городской среды*. М.: Наука.
- Глазычев, Вячеслав. 1986. «Поэтика городской среды». С. 130–157 в *Эстетическая выразительность города*, под ред. О. А. Швидковского. М.: Наука.
- Гороховская, Лариса. 2011. «“Посидим на дорожку”: транзитные практики ожидания». *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке* 4(16):70–76.
- Грозный, Павел. 2013. «“Серебряная камера-2012”. Новый выставочный зал на Казанском вокзале». *Афиша Daily*, 28 января. Просмотрено 2 августа 2016 г. (<https://daily.afisha.ru/archive/gorod/archive/novij-vistavochnij-zal-na-kazanskom-vokzale>).
- Де Серто, Мишель. 2008. «По городу пешком». *Социологическое обозрение* 7(2):24–38.
- Девятко, Инна. 2003. *Методы социологического исследования*. М.: Книжный дом «Университет».
- Ильин, Владимир. 2006. *Драматургия качественного полевого исследования*. СПб.: Интерсоцис.
- Китова, Ксения. 2012. «Роль миграции в изменении населения Москвы и Московской области: опыт оценки на основе материалов переписи 1989, 2002 и 2010 годов». *Демоскоп Weekly* 519–520. Просмотрено 24 августа 2016 г. (<http://demoscope.ru/weekly/2012/0519/analit05.php>).
- Филиппов, Александр. 2009. «Прикладная социология пространства». *Социологическое обозрение* 8(3):3–15.
- Хайдеггер, Мартин. [1929/1930] 2013. *Основные понятия метафизики. Мир – конечность – одиночество*. СПб.: Владимир Даль.
- Adler, Patricia A., and Peter Adler. 1987. *Membership Roles in Field Research*. Newbury Park, CA: Sage.
- Augé, Marc. 2008. *Non-Places: An Introduction to Supermodernity*. Translated by John Howe. London: Verso.
- Bán, Dávid. 2007. “The Railway Station in the Social Sciences.” *Journal of Transport History* 28(2):289–293.
- Bissell, David. 2009. “Conceptualising Differently-Mobile Passengers: Geographies of Everyday Encumbrance in the Railway Station.” *Social & Cultural Geography* 10(2):173–195.
- Bulmer, Martin. 1986. *The Chicago School of Sociology: Institutionalization, Diversity, and the Rise of Sociological Research*. Chicago: University of Chicago Press.
- Cobb, Jessica S., and Kimberly Kay Hoang. 2015. “Protagonist-Driven Urban Ethnography.” *City & Community* 14(4):348–351.
- DeWalt, Kathleen M., and Billie R. DeWalt. 2011. *Participant Observation: A Guide for Fieldworkers*. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.
- Duneier, Mitchell, Philip Kasinitz, and Alexandra Murphy, eds. 2014. *The Urban Ethnography Reader*. New York: Oxford University Press.
- Fine, Gary Alan. 1993. “Ten Lies of Ethnography Moral Dilemmas of Field Research.” *Journal of Contemporary Ethnography* 22(3):267–294.

- Fine, Gary Alan, and Kent L. Sandstrom. 1988. *Knowing Children: Participant Observation with Minors*. Newbury Park, CA: Sage.
- Gold, Raymond L. 1958. "Roles in Sociological Field Observations." *Social Forces* 36(3):217–223.
- Gordon, Michael. 1973. "The Social Survey Movement and Sociology in the United States." *Social Problems* 21(2):284–298.
- Jackson, Peter. 1985. "Urban Ethnography." *Progress in Human Geography* 9(2):157–176.
- Jaynes, Gerald D., David E. Apter, Herbert J. Gans, William Kornblum, Ruth Horowitz, James F. Short, Gerald D. Suttles, and Robert E. Washington. 2009. "The Chicago School and the Roots of Urban Ethnography. An Intergenerational Conversation with Gerald D. Jaynes, David E. Apter, Herbert J. Gans, William Kornblum, Ruth Horowitz, James F. Short, Jr, Gerald D. Suttles, and Robert E. Washington." *Ethnography* 10(4):375–396.
- Lannoy, Pierre. 2004. "When Robert E. Park Was (Re)Writing 'The City': Biography, the Social Survey, and the Science of Sociology." *American Sociologist* 35(1):34–62.
- Palmer, Vivien M. [1928] 2007. *Field Studies in Sociology: A Student's Manual*. Chicago: University of Chicago Press.
- Spradley, James P. 1980. *Participant Observation*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Suttles, Gerald D. 1976. "Urban Ethnography: Situational and Normative Accounts." *Annual Review of Sociology* 2:1–18.
- Zaporozhets, Oksana. 2014. "Becoming a Subway User: Managing Affects and Experiences." Research Paper No. WP BRP 52, Higher School of Economics, Moscow.

“LIFE IS WAITING,” OR A MOSCOW RAILWAY STATION THROUGH THE EYES OF A BORED PASSENGER

Elena Gudova, Alena Nefedova

Elena Gudova is a PhD student and Junior Research Fellow at the Laboratory for Studies in Economic Sociology, National Research University–Higher School of Economics. Address for correspondence: ul. Miasnitskaia 9/11, Moscow, 101000, Russia. egudova@hse.ru.

Alena Nefedova is a PhD student and a trainee researcher at the International Laboratory for Economics of Innovation, National Research University–Higher School of Economics. Address for correspondence: ul. Miasnitskaia 9/11, Moscow, 101000, Russia. anefedova@hse.ru.

In this essay the authors present the results of a Moscow railway terminal study as an example of “non-place,” when presence in the space can be reduced to the amount of time spent passing through it. Using Viacheslav Glazychev’s concept of urban environment quality, the Kazan’ Railway Station environment was evaluated through observation. The methodological foundations for observations of urban space and city interactions are discussed as well. In conclusion, we suggest that the transitory nature of railway station space is characterized by poor environment quality.

Keywords: Quality of Urban Environment; Railway Terminals; Non-Places; Moscow; Kazan’ Railway Station