Юлия Чурсина

«Уехать от» vs «Уехать для». Качество городской среды как фактор миграционных установок населения

Статья посвящена проблеме измерения качества городской среды. Отправной точкой исследования становится идея о том, что качество и комфортность среды обитания могут оцениваться от противного: как отсутствие проблем, которые горожане связывают с местом проживания. Также в фокусе внимания находится взаимосвязь двух переменных — качества среды обитания и готовности к переезду. В работе рассматриваются факторы, влияющие на желание сменить место жительства, и выделяются различные группы потенциальных мигрантов. Автор формулирует две стратегии миграционных установок. При этом в первом случае переезд воспринимается как возможность «уехать от» проблем своего населенного пункта, а во втором — «уехать для» приобретения новых возможностей после переезда. В заключение проблематизируется само понятие городской среды.

Ключевые слова: качество городской среды, доступность объектов городской среды, миграционные установки.

Мы любим наш город! Нам в нем жить!
Слоган кампании за благоустройство Одессы

Понятие «качество городской среды» — одно из самых загадочных в современной урбанистике. Чем чаще оно используется в публичном дискурсе (анализ его упоминаний в СМИ по базе данных «Медиалогия» демонстрирует устойчивый рост с 2010 г.), тем меньше в нем остается собственно исследовательского содержания. Причиной стремительной пролиферации концепта [Батыгин, 1986], по-видимому,

Чурсина Юлия Андреевна — магистр социологии (2014), старший научный сотрудник ГБ НИУ «Московский институт социально-культурных программ». Научные интересы: социология города, социология повседневной жизни. E-mail: chursinayulia@gmail.com
Статья написана по результатам научно-исследовательской работы «Европейская интеграция и национальные государства: исследование социально-политических установок россиян», проведенной Центром социологических исследований РАНХиГС в рамках Государственного задания 2013 г.

является его, с одной стороны, интуитивная достоверность (любой горожанин согласится с тем, что обитаемое городское пространство может быть пригодно для комфортной жизни в большей или в меньшей степени), с другой — востребованность в качестве универсального общего знаменателя при принятии политических решений [Стратегия Москвы, 2012]. Несмотря на неоднократные попытки теоретического обоснования и реконцептуализации [Глазычев, 1984], мы уже сегодня можем наблюдать две тенденции.

1. Замещение понятия «качество городской среды» другими близкородственными концептами (например, «жизнепригодность» — не очень удачная калька с термина livability или еще более неопределенно «города, удобные для жизни» [Вучик, 2011]).
2. Превращение качества среды в *эпистемический код* городских исследований, т. е. в своего рода символ веры урбанистов, позволяющий им идентифицировать друг друга как принадлежащих одному профессиональному сообществу, но не имеющих реального референта в эмпирическом мире [Вахштайн, 2013].

Что же имеется в виду под качественной городской средой? В первом приближении концептуализация качества среды представляет собой ретрансляцию понятия качества жизни в сферу городских исследований (urban studies); иными словами, качество среды — это качество жизни, атрибутированное населенному пункту. Такая концептуализация имеет ряд выраженных недостатков. Один из них состоит в том, что само понятие уже содержит в себе опережающее объяснение: нужно просто зафиксировать значимые эмпирические различия в качестве жизни горожан и сельских жителей и объяснить их тем, что одни — горожане, а другие — сельские жители. Такая концептуализация при всей простоте и привлекательности уже содержит в себе изъян тавтологичности.

Другое концептуальное решение связано с разложением характеристик качества городской среды на составляющие элементы. Таким образом, интересующее нас понятие отсылает, с одной стороны, к материальной основе населенного пункта (здания, улицы, дороги), с другой — предполагает наличие субъекта (человек, житель), для которого городская среда и выступает *средой обитания.* «Городская среда — это не только ландшафты, но и качественное состояние естественно-природных и „рукотворных“ составляющих, уровень развитости информационного обмена, характер господствующей символики» [Дридзе, 1994, с. 133]. (По точному определению П. Бурдье [2005], «habitat формирует habitus», т. е. система личностных диспозиций человека как «обитателя» социального мира невозможна вне «среды обитания».) Пример определения среды в обозначенном

ракурсе предложил Б. Хиллер: «Термин „среда" включает два момента — во-первых, это набор феноменов, фактов и вещей, и, во-вторых, это то, что мы переживаем. Среда, с одной стороны, — это физические факты, с другой — система человеческого опыта» [Шулепова, 2011, с. 22].

Таким образом, изучение качества городской среды предполагает не только оценку благосостояния жителей определенной территории, но и анализ ряда других показателей. [Marans, Stimson, 2011].

Наконец, третье теоретическое решение предполагает определение от противного. В самой логике различения качественной и некачественной городской среды заложена некоторая асимметрия. Мы понимаем, что такое качество среды, лишь тогда, когда наша собственная среда обитания кажется нам некачественной. А, следовательно, качество среды — это отсутствие связанных с ней фрустраций. Это сомнительное утверждение (благосостояние не есть отсутствие субъективно переживаемой бедности), но мы воспользуемся им как отправной точкой, чтобы изучить интересующую нас взаимосвязь двух переменных: качества среды обитания и готовности к переезду. В настоящей работе нас интересует, кто те люди, которые готовы переехать из-за неудовлетворенности местом проживания, и от чего зависит эта готовность.

Отдельной методологической дискуссии заслуживает вопрос о способах измерения качества городской среды [Diener, Eunkook, 1997]. В зарубежной научной литературе последних лет тезис о необходимости комбинировать фактические показатели с субъективными оценками все чаще приобретает императивный характер.

Одна из возможных логик, которую отмечают исследователи (называя ее «сильной позицией»), формулируется так: «Поскольку [субъективные] оценки способны учитывать, какую роль и значение люди придают различным источникам их благосостояния, основным стандартом для суждений о качестве жизни может быть только личная оценка людей» [Bognar, 2005, p. 565].

В данном исследовании качество городской среды будет измеряться через показатели *благосостояния граждан, доступности жилья, экономической ситуации, природно-экологической ситуации, транспортной инфраструктуры, безопасности, здравоохранения, образования, культуры, миграционной привлекательности/непривлекательности региона.* Выбор таких концептов второго порядка [Константиновский, Вахштайн, Куракин, 2011] обусловлен традицией в области изучения качества жизни и городской среды как в России, так и за рубежом[1].

1 Специальное исследование форума Urban Index Russia-2011, Индекс развития человеческого потенциала, Индекс лучшей жизни (ОЭСР), the

Эмпирической базой нашей работы выступают данные исследования «Флэш-Евробарометр», проведенного Центром социологических исследований в октябре 2013 г. В его рамках опрошены 6000 человек в 10 регионах РФ. Выборка обладает тройной репрезентативностью: она репрезентативна для страны в целом, для каждого региона в отдельности и для типов населенных пунктов внутри региона. В ходе исследования респондентам задавались вопросы о качестве среды обитания и проблемах населенных пунктов, которые являются наиболее острыми с их точки зрения.

В первую очередь мы обратимся к оценке качества городской среды от противного. Мы посмотрим, что именно делает среду обитания в глазах респондента *некомфортной*.

С какими проблемами среды обитания сталкиваются жители России?

Самыми значимыми для населения являются сложности, связанные с рынком труда. Так, в качестве наиболее острой проблемы 67% респондентов отмечают низкий уровень заработной платы. Больше половины опрошенных (53%) также указывают на высокий уровень безработицы в населенном пункте. 41% респондентов упоминают, что возможности построить карьеру в их месте проживания ограничены.

Диаграмма 1. Рейтинг наиболее значимых проблем населенных пунктов в РФ



Economist Intelligence Unit's «Liveability Ranking and Overview», «Mercer Quality of Living Survey», и Monocle's «Most Livable Cities Index», Gobal city Indicators, Happy planet index.

Вторыми в рейтинге популярности проблем являются высокие цены на недвижимость. 62% респондентов считают стоимость приобретения жилья слишком высокой. В то же время цены на съемное жилье вызывают несколько меньшее недовольство — аренду считают чересчур затратной 42% жителей.

Примечательно, что одной из самых обсуждаемых проблем для респондентов стала *транспортная ситуация*. Основные сложности в этой области связаны с растущим числом машин в городах. Низкое качество дорог и трудности с парковкой актуальны для 62% респондентов, 37% недовольны пробками на дорогах своего населенного пункта. Вместе с тем стоит отметить высокий уровень удовлетворенности работой общественного транспорта: 80% опрошенных довольны числом маршрутов, регулярностью движения и т. д.

В небольших городах на передний план выступают *проблемы здравоохранения,* о низком качестве которого упоминает каждый второй респондент (53%). В то же время гораздо лучше ситуация с *образовательными учреждениями*. Если предшкольное и дошкольное образование вызывает недовольство у трети населения (35%), то школьным образованием удовлетворены 80% жителей.

Примечательно, что сравнительно редко респонденты отмечают проблемы, связанные с качеством общественных пространств. Большинство россиян (91%) не испытывают недостатка магазинов, торговых центров, супермаркетов рядом с местом проживания. Также для 84% россиян (включая тех, кто не пользуется Интернетом) не является проблемой получение доступа к Интернету в общественных местах. Вместе с тем несколько ниже удовлетворенность *возможностями провести досуг*. Каждый четвертый респондент считает, что такие возможности в месте проживания ограничены (23%). Для трети населения (36%) актуальна проблема ограниченных возможностей для путешествий.

Таким образом, наиболее остро для респондентов стоят базовые проблемы, связанные с экономической ситуацией, и менее значимы трудности, касающиеся досуга и сферы услуг.

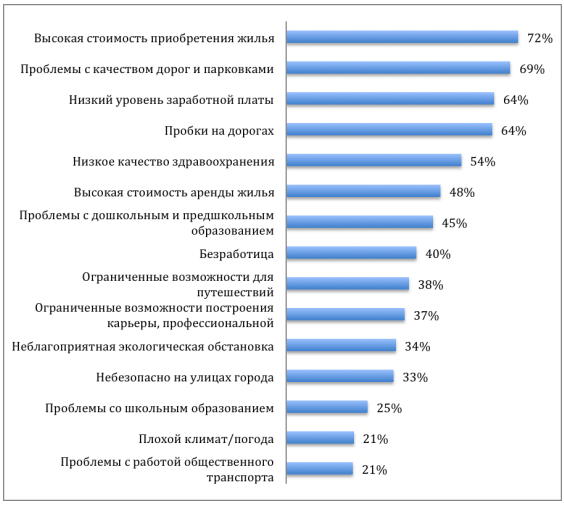
Рассмотрение самых значимых проблем дает представление о том, насколько напряженной для населения выглядит ситуация в экономической сфере. Однако мы не можем утверждать, что в других сферах городского развития трудностей нет. Возможно, они становятся менее важными в сравнении с самыми насущными проблемами, и это требует отдельного анализа. В дальнейшем мы подробно остановимся на оценке ситуации в области культуры, а также рассмотрим досуговый потенциал российских регионов.

Зависимость проблем среды обитания от типа населенного пункта

Дальнейший анализ данных показал, что характер проблем, с которыми сталкиваются респонденты, зависит от типа населенного пункта, где они проживают. Иными словами, жители крупных городов и административных центров региона сталкиваются с одними проблемами, сельские жители — с другими, а население малых городов — с третьими.

Однако все эти проблемы можно разместить на едином континууме. На одном полюсе континуума находятся трудности, характерные для больших городов (с населением от 500 тыс. жителей и более). На другом — трудности, актуальные для сельских населенных пунктов. При этом средние и малые города (с населением менее 500 тыс. человек) находятся в самом уязвимом положении. Они сталкиваются — пусть и не в острой форме — и с типичными проблемами больших городов, и с проблемами, характерными для сельской местности.)

Диаграмма 2. Актуальные проблемы больших городов



Для жителей больших городов в меньшей степени актуальны проблемы, связанные с рынком труда. На первый план выходят вопросы обустройства жизни, комфортной среды и перспектив на будущее.

Кроме того, жители крупных населенных пунктов сталкиваются с высокой стоимостью приобретения жилья, и эта проблема их беспокоит больше, чем цены на аренду квартиры. Дистанции,

которые жителям мегаполисов приходится преодолевать ежедневно, учитывая растущий поток автомобилей и загруженность транспортной сети, обостряют трудности, связанные с транспортной обстановкой. Причем, с одной стороны, приобретает большую значимость качество инфраструктуры (дороги, парковки и т. п.). С другой — острее чувствуются экологические проблемы, свойственные многим мегаполисам.

Наконец, жителей больших городов сильнее других респондентов волнуют проблемы, связанные с образованием детей, как дошкольным, так и школьным. При этом в крупных городах доля людей, состоящих в браке, минимальна, и самый высокий процент тех, у кого нет детей младше 16 лет (64% против 55% в сельской местности). Это говорит о том, что для жителей крупных городов вопросы качественного образования детей стоят в целом острее, чем для жителей других населенных пунктов.

Диаграмма 3. Актуальные проблемы сельских населенных пунктов



Для жителей сельской местности на передний план выходят трудности, связанные с тем, как обеспечить приемлемый уровень жизни. Для этой категории респондентов можно выделить две группы проблем. Прежде всего, это сложности на рынке труда. Две трети респондентов отмечают безработицу и низкий уровень заработной платы, почти половина (46%) — ограниченные возможности для построения карьеры и профессиональной самореализации.

Вторая группа сложностей относится к возможностям провести досуг. Часть респондентов (40%) прямо указывают, что таких возможностей мало, каждый четвертый (24%) также отмечает проблемы

с доступом к Интернету в общественных местах. Кроме того, в сельских населенных пунктах в два раза чаще, чем в крупных городах, жители говорят, что им не хватает магазинов, торговых центров или супермаркетов рядом с местом проживания (15% против 6%).

Таким образом, существует принципиальная разница между проблемами среды, с которыми сталкиваются жители крупных городов и сельских населенных пунктов. Если для горожан экономические и инфраструктурные сложности — это проблемы качества, то для сельчан — это проблемы низкой доступности потенциала среды. Иными словами, жителей крупных городов не устраивает качество образования, здравоохранения, дорог, экологии, они не удовлетворены карьерными перспективами или низкой заработной платой. Для сельских жителей вопросы качества отходят на второй план. Их волнует в первую очередь то, что возможности воспользоваться экономическими (рабочие места) и инфраструктурными (магазины, ТРЦ, услуги общественного транспорта и т. д.) ресурсами среды ограничены.

Однако, как будет показано ниже, различение доступности/качества среды обитания позволяет провести неожиданную параллель между крупными городами и селами. Именно по параметру доступности инфраструктурных объектов эти типы населенных пунктов поразительно похожи.

Доступность возможностей среды проживания

В этой части статьи мы обратимся к анализу доступности возможностей среды проживания. Последняя позволяет оценить не просто наличие/отсутствие городских объектов, но также и реальные шансы, что население этими объектами может воспользоваться — факт, более значимый на уровне повседневных практик взаимодействия с городом.

Можно выделить три группы объектов городской среды по их близости расположения к дому. К наиболее доступным объектам городской среды мы относим места в пешей доступности 76–100% (продовольственные магазины, общеобразовательные школы, детские сады).

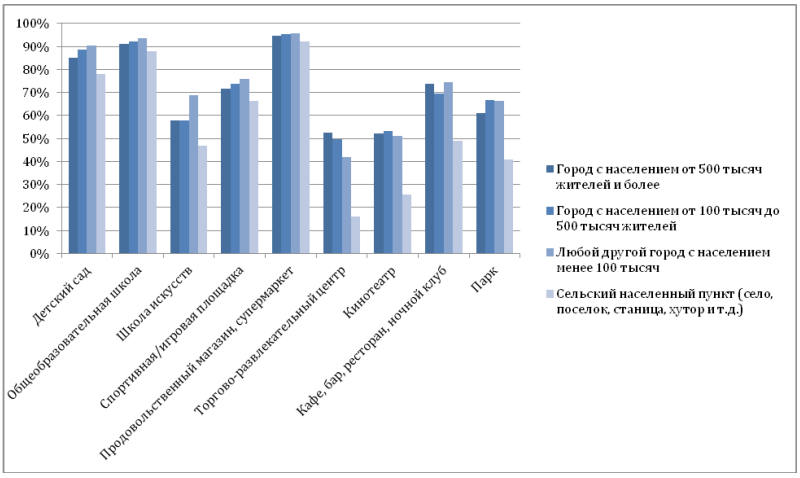
Объектами городской среды средней доступности мы считаем считать места в пешей доступности 50–75% населения: парки, кафе, бары, рестораны или ночные клубы, школы искусств, спортивные или игровые площадки.

Наконец, объектами низкой доступности мы считаем объекты городской инфраструктуры, которые находятся вне пределов шаговой доступности половины жителей (ниже 49%). В эту группу вошли торгово-развлекательные центры и кинотеатры.

Таким образом, в качестве ядра идеальной городской инфраструктуры можно выделить объекты городской среды первой необходимости, которые чаще всего востребованы в повседневной жизни горожан. На ближайшей орбите находятся базовые объекты культурной и досуговой сферы, посещение которых для большинства населения не составляет труда. И на периферии расположены крупные объекты развлекательной инфраструктуры.

Не все населенные пункты обеспечивают равные условия доступа к различным объектам. Как показывает анализ данных, доступность определяется размером населенного пункта (в данном случае численностью населения).

Диаграмма 4. Возможности городской среды в шаговой доступности от места проживания



Наиболее комфортными в плане возможностей городской среды являются вовсе не большие города, где сосредоточен максимум объектов инфраструктуры. Проблема крупнейших городов состоит в том, что большинство объектов инфраструктуры (за исключением, пожалуй, объектов первой необходимости) сконцентрированы в центре. Чтобы получить доступ к ним, жителям приходится нести дополнительные временные и финансовые издержки[1].

Таким образом, создается парадоксальная ситуация: несмотря на то, что по объективным показателям обеспеченности инфраструктурой крупные города значительно обгоняют сельские населенные пункты, по уровню доступности возможностей среды

1 Более подробно этот феномен проанализирован П. Степанцовым на основании исследования «Аудит культурной инфраструктуры Москвы», проведенного МИСКП в 2012 г. См.: http://postnauka.ru/video/9150.

они лишь незначительно обходят последние. Ключевое различие состоит в качестве возможностей, которые предоставляет среда обитания.

Самыми комфортными для жизни оказываются города, где существует баланс между наличием (числом) объектов инфраструктуры и возможностями их посещения. Такая ситуация складывается в *городах с численностью населения менее 100 тыс. человек*[1].

Рейтинг российских регионов по доступности инфраструктурных объектов городской среды

Если на территориальную доступность объектов городской среды (расстояние и время в дороге) влияет размер населенного пункта, то наличие и разнообразие тех или иных объектов определяется, скорее, внутренней политикой конкретного региона. Поэтому ниже мы обратимся к составлению индекса доступности объектов городской среды. Это позволит ранжировать субъекты федерации, в которых проводился опрос, в зависимости от возможностей жителей воспользоваться инфраструктурными ресурсами населенных пунктов.

Такой индекс будет сводным. Это означает, что индекс отдельного региона вычисляется на основании агрегирования совокупности показателей по доступности каждого типа объектов городской среды в регионе.

В качестве индивидуальных показателей, которые будут агрегироваться, мы предлагаем использовать показатель отклонения от среднего значения. Он вычисляется по формуле:

$$\Delta X_i = \frac{X_i}{\overline{X}} * 100\%$$

Таким образом, показатель доступности каждого объекта инфраструктуры измеряется как отклонение от среднего показателя доступности этого объекта по всем регионам, в которых проводилось исследование.

1 Это подтверждается уровнем транспортной связанности — т. е. временем, которое жители в среднем затрачивают на дорогу от дома до учебы/работы в одну сторону. Именно в населенных пунктах, где проживает менее 100 тыс. человек, путь до учебы или работы чаще всего занимает не более получаса (в случае 75% респондентов). Причем дольше всего до работы или учебы добираются именно в сельских населенных пунктах, где 13% жителей тратят на дорогу до учебы или работы более 1 часа.

Если X_i больше 100%, это значит, что данный объект городской среды доступен на X_i — 100% населения в этом регионе больше, чем во всех регионах опроса в среднем. Если X_i меньше 100%, то соответственно доступность этого типа объектов ниже на X_i — 100%, чем в среднем по всем территориальным единицам опроса.

В сводный индекс по региону частные показатели попадают с равными весами. Иными словами, сводный индекс выступает средним арифметическим значений всех входящих в него показателей:

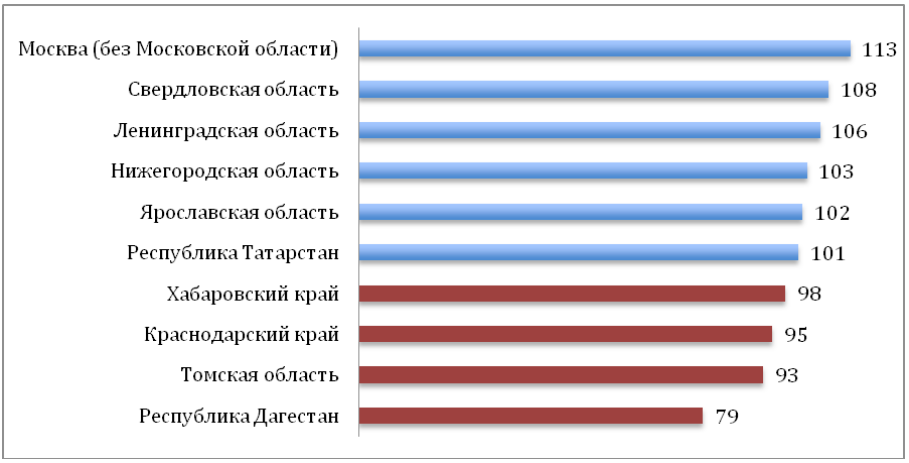
$$\Delta X_{region} = \frac{\sum_{i=1}^{n} X_i}{N_{region}}$$

Если X_{region} больше 100%, то доступность объектов инфраструктуры этого региона выше среднего уровня по стране на X_{region} — 100%. Если значение индекса меньше 100%, то в субъекте федерации уровень доступности объектов городской среды ниже среднего показателя по регионам.

Если индекс принимает значение 100%, это значит, что конкретный регион обеспечивает среднюю доступность инфраструктурных объектов. Заметим, что средняя доступность — это аналитический конструкт, производное от методики измерения. Среднее значение индекс принимает тогда, когда регион имеет средние показатели по всем оперантам, используемым для построения индекса: доступность детских садов, общеобразовательных школ, школ искусств (музыкальных, художественных, театральных, танцевальных и т. д), спортивных/игровых площадок, продовольственных магазинов, торгово-развлекательных центров, кинотеатров, парков, кафе (баров, ресторанов, ночных клубов). Таким образом, средняя доступность выступает в качестве точки отсчета, являясь сложившейся в текущей ситуации нормой доступности объектов инфраструктуры.

По результатам анализа мы можем разделить на две группы субъекты федерации, участвовавшие в исследовании. К первой относятся регионы, где доступность инфраструктурных объектов выше среднего значения: Москва (за исключением Московской области), Свердловская, Ленинградская, Нижегородская, Ярославская области, Республика Татарстан. Вторую категорию образуют регионы с относительно низкой доступностью объектов городской среды: Хабаровский край, Краснодарский край, Томская область, Республика Дагестан.

Диаграмма 5. Рейтинг российских регионов по доступности объектов городской среды



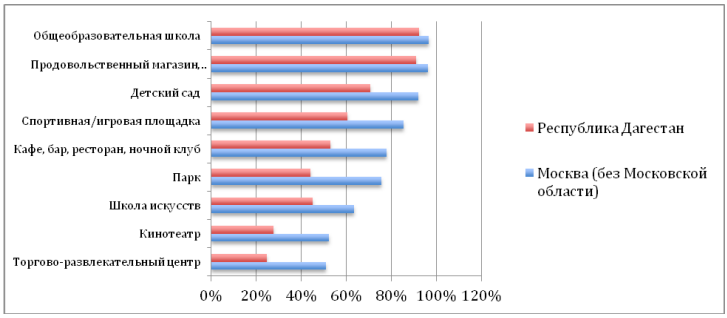
Хотя первое место по доступности объектов городской среды занимает Москва, при рассмотрении показателей по отдельным объектам инфраструктуры становится очевидным, что речь идет о тройке регионов-лидеров: Москва, Свердловская и Ленинградская области.

Как ни странно, Свердловский регион, хотя и занимает примерно одинаковую позицию с Ленинградской областью, гораздо ближе к столице по доступности индустрии развлечений. Так, для него и для Москвы одинаково высоки показатели шаговой доступности торгово-развлекательных центров (51 и 49% против 40% в Ленинградской области) и кинотеатров. В качестве особенности населенных пунктов Ленинградской области можно отметить самую высокую шаговую доступность учреждений дополнительного образования для детей — школ искусств и детских садов.

В то же время сводный индекс доступности объектов инфраструктуры в Ярославской области выше среднего показателя по регионам за счет высокой доступности объектов первой необходимости — продовольственных магазинов, школ искусств, общеобразовательных школ и детских садов.

В качестве отдельного кейса можно рассматривать ситуацию с доступностью объектов городской среды в Республике Дагестан. Этот регион является критическим случаем, демонстрирующим самые низкие показатели практически по всем оперантам, входящим в индекс. Если сравнивать эту республику с Москвой, то в среднем разница в показателях доступности составит 20%.

Диаграмма 6. Доступность объектов городской среды: Москва и Дагестан



В Дагестане на 32% меньше парков в шаговой доступности, чем в столице, и на 25% реже, чем в Москве, можно пешком дойти от места проживания до кафе, баров или ночных клубов. Также в республике в два раза меньше кинотеатров и торгово-развлекательных центров, расположенных в пешей доступности от места жительства — только каждый четвертый житель Дагестана (25%) имеет возможность добраться до этих заведений пешком. В то же время население Дагестана не испытывает затруднений с посещением школ и продовольственных магазинов. Показатели доступности этих объектов не уступают аналогичным значениям частных индексов по другим регионам.

Сравнение же Дагестана и Ленинградской области позволяет выдвинуть следующую гипотезу: уровень доступности объектов инфраструктуры напрямую зависит от распространения поселений определенных типов на территории региона. В Дагестане в среднем в два раза больше сельских населенных пунктов, чем в других регионах. А как было показано выше, именно села и поселки обеспечивают наименьшую доступность объектов инфраструктуры для своих жителей. В 72% населенных пунктов Ленинградской области проживают менее 100 тыс. человек, однако именно их жители имеют самые большие возможности для использования объектов городской инфраструктуры. Этот субъект федерации является одним из лидеров по доступности объектов городской среды.

Таким образом, шаговая доступность объектов инфраструктуры выступает одним из важных аспектов комфортности среды проживания. Доступность определяется через два аспекта: наличие объектов инфраструктуры и их расположение. Многое определяется ландшафтом города — его площадью и пространственной организацией (насколько большие расстояния предполагают перемещение по городу, сколько времени это отнимает). Однако доступность инфраструктуры напрямую зависит от градостроительной политики. Администрация решает, сколько, где и каких заведений должно быть.

Число объектов инфраструктуры (особенно культурной и развлекательной) в городе само по себе не является решающим

фактором комфортного проживания. Ключевую роль играет то, какими возможностями для использования этих учреждений и мест располагают жители. Ценность рассмотренных объектов городской среды в том, что они должны создавать единое пространство выбора: где провести досуг, в какую школу искусств отдать ребенка, в каком магазине купить вещи. В этом смысле доступность объектов инфраструктуры может рассматриваться как маркер, который показывает, насколько однородно это пространство выбора. Все ли горожане имеют одинаковые шансы воспользоваться теми возможностями, которые предлагает им городская среда, и насколько эти возможности велики.

Низкое качество городской среды как фактор миграционных настроений

Косвенным показателем комфортности проживания в определенной среде служат миграционные установки населения. По данным исследования, каждый четвертый респондент (25%) хотел бы переехать из своего населенного пункта. Но что удерживает жителей от переезда в другой город?

Миграционные установки обусловлены комплексом причин, для выявления которых реализован ряд аналитических процедур.

— Корреляционный анализ желания переехать и значимости проблем, желания переехать и перспектив переезда.

— Анализ таблиц сопряженности проблем и перспектив.

— Факторный анализ, основанный на статистически значимых категориях проблем городской среды и категорий перспектив переезда.

Анализ таблиц сопряженности показал, что на миграционные установки влияют две переменные: актуальные проблемы населенного пункта и ожидаемые перспективы жизни в другом городе. В результате корреляционного анализа выделены три проблемы, которые в большей степени влияют на желание уехать, и пять наиболее значимых перспектив или ожидаемых изменений в связи со сменой места жительства.

Число факторов определялось на основании критерия Кайзера. Факторная модель объясняет 67% исходной дисперсии переменной. Для увеличения контрастности матрицы факторных нагрузок был использован метод вращения матрицы варимакс. Исходными переменными являлись проблемы развития городской среды и ожидания от переезда (перспективы). Результатом факторного анализа стало выделение трех основных факторов, влияющих на установки в отношении переезда в другой город.

В таблице представлена связь исходных переменных с выделенными компонентами.

Матрица факторных нагрузок

	Матрица повернутых компонент[a]		
Факторы, влияющие на переезд	Компонента		
	1	2	3
Безработица	-,091	,721	,288
Низкий уровень заработной платы	,039	,763	,132
Ограниченные возможности для путешествий (долго добираться до туристически привлекательных мест, дорогие авиа и ж/д билеты)	,321	,675	-,298
Возможность трудоустройства (наличие рабочих мест)	,262	,098	,807
Уровень заработной платы	,309	,117	,778
Возможность путешествовать (удобное географическое положение, более дешевые авиа или ж/д билеты и т. д.)	,825	,065	,168
Возможности доступа к Интернету в общественных местах (в кафе, торговых центрах, парках и т. д.)	,762	,030	,214
Возможности для проведения свободного времени (мало кинотеатров, кафе, ночных клубов, парков и т. д.)	,807	,066	,214

Метод выделения: анализ методом главных компонент.
Метод вращения: варимакс с нормализацией Кайзера.

а. Вращение сошлось за 5 итераций

Первый фактор может быть описан как переезд ради комфорта. Этот фактор сильнее всего связан с возможностями путешествовать, проводить свободное время, а также, как ни странно, с возможностью иметь доступ к Интернету в общественных местах. При этом характерно, что фактор имеет слабую связь с проблемами городского развития, с которыми жители сталкиваются в своем городе. Мотивацией для переезда выступает не дискомфорт от существующих проблем в месте проживания, а ожидания по расширению возможностей после переезда. Этот фактор действует, когда смена места жительства происходит не в логике «уехать от» (избегание проблем), а «уехать для» (приобретение возможностей). Различение этих логик хорошо иллюстрируется на примере двух следующих факторов.

Вторым фактором желания сменить место жительства является переезд из-за сложностей на рынке труда. Этот фактор имеет сильную связь с такими проблемами, как отсутствие работы и низкий уровень заработной платы. Вместе с тем оценка перспектив переезда не влияет непосредственно на желание уехать. Причинами желания уехать выступают трудности, с которыми сталкиваются жители в своем населенном пункте в настоящий момент. Таким образом, фактор действует в логике уехать от чего-то. Это попытка избежать проблем, связываемых с местом проживания.

Наконец, третьим фактором выступает переезд «ради карьеры». Для данного фактора характера сильная связь с возможностями трудоустройства (наличие рабочих мест) и уровнем заработной платы в месте переезда. Проблемы своего места обитания могут и не восприниматься как острые, требующие немедленного решения, однако желание трудоустроиться на более выгодных условиях стимулирует смену места жительства. Действие этого фактора также является примером переезда «для чего-то», когда уровень потребностей человека выше тех возможностей, которые может предоставить ему его место жительства.

В результате проведенного анализа можно очертить систему координат, в которой люди принимают решение о переезде. Эта система координат задает пространство установок населения в отношении внутренней миграции (рисунок).

Пространство установок населения в отношении внутренней миграции



Подведем промежуточные итоги. В ходе анализа нами выделены три фактора внутренней миграции. Также мы установили, что в основе мотивации для переезда лежат две основных проблемы. Во-первых, степень удовлетворенности условиями на рынке труда и в сфере досуга. В практическом аспекте это означает, что люди оценивают возможности не только для заработка, но и для траты денег. Во-вторых, мотивация для переезда определяется тем, как оцениваются проблемы населенного пункта, где проживает респондент, и перспективы

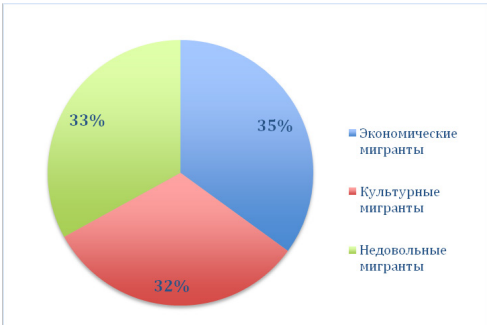
на новом месте жительства. Благоприятный экономический климат — это базовая, но не единственная потребность населения для комфортной жизни в населенном пункте.

Миграционные стратегии населения

Какие группы населения можно выделить в зависимости от установок в отношении переезда? Из каких регионов и куда предпочитают переезжать жители России?

Для ответа на эти вопросы нами проведен иерархических кластерный анализ данных в пакете SPSS методом Варда. Для анализа отобраны случаи выраженной готовности сменить место жительства (в течение трех ближайших лет). На основании результатов кластерного анализа выделены три группы респондентов, для которых характерны различные причины переезда. Пространство значений задавалось бинарными переменными, отражающими, с одной стороны, удовлетворенность жизнью в своем населенном пункте (через анализ существующих проблем), с другой — оценку перспектив в месте переезда. Расчет расстояния между кластерами осуществлялся на основании меры квадрата евклидового расстояния. Из анализа были исключены респонденты, которые затруднились ответить на вопросы, входящие в анализ.

Диаграмма 7. Наполненность кластеров



Респондентов первого кластера, который составляет 35%, условно можно назвать *экономическими мигрантами.* Для этой категории жителей определяющее значение играет ситуация на рынке труда. Экономические мигранты в качестве главных проблем своего населенного пункта называют низкий уровень заработной платы (83%) и безработицу (80%). А переезд для них привлекателен перспективами трудоустройства (75%) и высоким уровнем заработной платы (70%).

Для потенциальных мигрантов такого типа менее всего важны условия городской среды, связанные с проведением досуга. Для экономических мигрантов не актуальны проблемы

с недостаточным числом кинотеатров, баров, парков. Менее 10% респондентов данной группы ищут возможность путешествовать и испытывают неудобство ограниченных возможностей выхода в Интернет. Также только каждый десятый (11%) отмечает в качестве проблемы недостаток магазинов и торговых центров. Чаще всего эта категория населения предпочитает проводить свободное время дома или выезжать на природу.

Эти люди чаще всего проживают в сельских населенных пунктах (37%), и, наоборот, наименьшее число экономических мигрантов живет в крупных городах (с населением выше 500 тыс. человек). В этой группе населения уровень образования ниже, чем в других кластерах; с одной стороны, больше всего людей со средним специальным, с другой — меньше всего тех, кто имеет высшее образование. Представители кластера экономических мигрантов меньше всех удовлетворены жизнью (так, например, среди них на ¼ больше неудовлетворенных жизнью, чем в среднем по России), они реже других могут назвать себя счастливыми людьми.

Эта категория граждан видит для себя две основных стратегии смены места жительства: *переезд в Москву* или *миграция внутри своего региона*. Такие стратегии могут объясняться тем, что столица часто воспринимается как место заработка, как город с большими экономическими возможностями. Вместе с тем стремление остаться в собственном регионе, возможно, говорит о нежелании уезжать далеко от дома и использовать имеющийся социальный капитал.

Второй кластер респондентов имеет практически противоположные установки в отношении переезда и условно может быть назван *культурные мигранты* (32%). Для них важна культура в широком смысле — как обеспеченность городской среды объектами культурно-развлекательной инфраструктуры. Они уезжают, потому что в их населенном пункте «нечего делать». Проблемы, касающиеся экономического потенциала города, занимают в их иерархии последнее место — гораздо большее значение придается комфортности проживания. Характерно, что только для этой группы потенциальных мигрантов качество дорог и наличие парковок является проблемой. Также их волнует экологическая обстановка в городе, и важным фактором переезда выступает возможность быть ближе к друзьям и родственникам.

Как правило, именно представители данного кластера чаще всего оказываются жителями больших городов (с населением более 500 тыс. человек). В категории культурных мигрантов самая большая доля молодых людей — респондентов до 25 лет (32%), а также людей пенсионного возраста (старше 55 лет). Отсутствие внимания этого кластера к проблемам экономического характера может объясняться самым высоким среднемесячным доходом. Так, доход выше 30 тыс. рублей

имеют 26% респондентов этой категории, в то время как представители других кластеров заявляют о таком уровне дохода в два раза реже.

Среди потенциальных культурных мигрантов самый высокий процент людей с высшим образованием (56%). Чаще всего респонденты этого кластера предпочитают проводить свободное время в театрах, музеях, выставочных и концертных залах, кафе и ресторанах, кино. Способ проведения досуга в совокупности с высоким доходом и уровнем образования характеризуют эту категорию граждан как людей, ориентированных на отдых больше, чем на работу.

Также характерно, что эта группа населения чаще остальных предпочитает переезд в Петербург. При этом желающих уехать в Москву среди них в два раза меньше, чем в кластере экономических мигрантов. В целом можно говорить о том, что культурные мигранты стремятся с помощью переезда повысить уровень комфорта и качества жизни, именно для них словосочетание «качество городской среды» имеет смысл и значение.

Наконец, в третий кластер (33%) были объединены потенциальные *недовольные мигранты*. Кластер представлен людьми, для которых причина переезда связана не с конкретными проблемами в нынешнем месте проживания, но с общим недовольством, неудовлетворенностью от проживания в своем населенном пункте.

Представители этой группы более критичны к своему месту жительства, чем респонденты других кластеров. Анализ средних значений переменной «проблемы места проживания» показывает, что респонденты третьего кластера перечисляют гораздо больше проблем, чем представители других кластеров.

Диаграмма 8. Средние значения переменной «проблемы места проживания»



Недовольные мигранты называют в два раза больше проблем своего места проживания (54%), чем те, чье желание переехать обусловлено желанием улучшить условия труда (33%) или попасть в комфортную городскую среду с большим культурным потенциалом (26%).

Если говорить о месте возможного переезда, то недовольные мигранты чаще других стремятся уехать в другую страну. Таким образом, несмотря на то что самым популярным местом потенциального переезда для населения выступает другой регион,

есть различия между кластерами потенциальных мигрантов. Москва популярна среди тех, чья цель — увеличить заработок. Петербург становится выбором той части населения, которой важна комфортная городская среда. Эмиграцию в другую страну предпочитают те, кто крайне недоволен своим местом проживания. Им сложно выделить конкретные проблемы, и стратегия смены места жительства может быть сформулирована как «переезд ради переезда» или «лишь бы уехать», поэтому заграница воспринимается как место, где в принципе лучше, потому что там «не так, как здесь».

Любопытно, что культурные мигранты мыслят не категориями проблем, а категориями возможностей, рассматривая городскую среду как ресурс для удовлетворения широкого круга потребностей. Именно для них переезд — не средство уехать от проблем, а способ уехать, чтобы приобрести возможности для комфортной жизни.

Заключение

В начале статьи мы задались вопросом, что определяет качество среды обитания. Наш ответ отталкивался от противного и в силу этого был весьма тавтологичен. В общем виде его можно сформулировать так: комфортная среда = ненекомфортная среда.

Что мы получили на выходе? Возникли ли у нас новые ресурсы, которые позволяют говорить о среде не тавтологически, оставаясь в исследовательской логике, и при этом не уходить в метатеоретические описания, проблематизируя концепт среды обитания как таковой?

Наше эмпирическое исследование не может сформировать грамматику нового теоретического языка, на котором мы могли бы говорить о городской среде. Но оно способно дать почувствовать базовые интуиции языка, через призму которого социологи-исследователи могут «схватить» городскую среду.

Как точно подмечает Глазычев [1984], изначально словосочетание «городская среда» вошло в жаргон городских планировщиков и лишь затем плавно перекочевало в теоретическое бессознательное урбанистов. Для последних оно стало слепым пятном — тем, что задает исследовательские различения, но само по себе никогда не станет рабочим концептом. Именно поэтому попытки концептуализации городской среды выбрасывают урбанистов либо в область эпистемологии, либо в сферу экспертной работы (экспертной оценки проектов городского развития, жизнепригодности, культурного, социального, экономического потенциала территорий и т. д.).

Иными словами, неэпистемологический разговор о городской среде предполагает утопический модус мышления. Городская среда — это нечто отсутствующее, не данное нам в ощущениях, то,

на что нельзя указать пальцем. Именно поэтому, если придерживаться ригористической позиции этнометодолога, отстаиваемой Корбутом [2009], среда обитания не может стать предметом исследования социологов. Любая попытка ее фиксации здесь и сейчас приведет к категориальным ошибкам, описанным Райлом [1999, с. 26]: «Иностранцу, впервые оказавшемуся в Оксфорде или Кембридже, показывают множество колледжей, библиотек, спортивных площадок, музеев, научных учреждений и административных офисов. Наконец, он спрашивает: „А где же университет? Мне показали, где живут студенты, где работает архивариус, где ученые проводят опыты и все прочее. Но я так и не увидел университет, в котором живут и работают его члены“. И тогда придется ему объяснить, что университет не является неким параллельным учреждением, дополнительным к тем колледжам, лабораториям и офисам, которые он увидел. Университет — это именно тот способ, которым организуется все им увиденное. Мы увидели университет, когда посмотрели все и поняли общую взаимосвязь. Ошибка иностранца коренится в его невинном допущении, что говорить о Церкви Христа, Бодлейской библиотеке, Ашмолеанском музее и университете было корректно, как если бы университет дополнял класс, к которому относятся все эти институты. Он ошибочно относил университет к той же самой категории, к которой принадлежат другие входящие в него учреждения».

Таким образом, чтобы «схватить» городскую среду, необходим принципиально иной ресурс, отличный от способности видеть и различать. Это ресурс продуктивного воображения, создающего категории (и объекты) иного порядка, — утопические объекты теории и планирования.

Пожалуй, в связи с этим разговор о городской среде столь востребован в среде проектировщиков и в той же мере непродуктивен среди городских исследователей. Первые создавали городскую среду как утопический проект, в то время как последние пытались увидеть ее, измерить и зафиксировать как что-то, присутствующее в городе.

Возможен ли выход из этой ситуации? Как схватить тот способ, которым мы организуем все нами увиденное? И на что надо смотреть? В этой статье мы попытались уйти от понимания города с точки зрения здравого смысла. Город — это не совокупность зданий, дорог, объектов инфраструктуры и людей, все это населяющих. Город — это пространство практик горожан. Практики контингентны. Они не произвольны. За ними стоит логика, которая является, по сути, способом организации всего нами увиденного.

Наше определение можно сформулировать следующим образом. Городская среда — это пространство практических возможностей жизни в городе. С одной стороны, среда обитания

не сводится к конкретным практикам — это категория иного порядка. С другой — пристальное внимание к практикам позволяет аналитически зафиксировать принцип их контингентности — способ организации наблюдаемых нами практик.

Эмпирическая часть данной статьи лишь предварительно наметила некоторые темы, которые позволяют поднять такой подход к городской среде: темы доступности городской среды, ее качества и миграционных установок. Однако вопрос об эвристическом потенциале нашего определения остается открытым: насколько оно в действительности помогает выйти за пределы видимого в область воображаемого? И могут ли исследователи города предложить убедительный утопический образ городской среды, который доступен проектировщикам?

Библиография

Батыгин Г. С. (1986) Обоснование научного вывода в прикладной социологии, М.: Наука.

Стратегия социально экономического развития Москвы на период до 2025 г. М.: МВШСЭН, 2012. URL: http://www.msses.ru/fgu/strategija_razvitija_moskvy_do_2025_proekt_versija_09.08.2012.pdf

Вучик В. Р. (2011) Транспорт в городах, удобных для жизни, М.: Издательский дом «Территория будущего».

Вахштайн В. С. (2013) К концептуализации сообщества: еще раз о резидентности или работа над ошибками. Социология власти, (1-2).

Бурдье П. (2005) Социология социального пространства, СПб.: Алетейя.

Константиновский Д. Л., Вахштайн В. С., Куракин Д. Ю. (2010) Реальность образования и исследовательские реальности, М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ.

Глазычев В. Л. (1984) Социально-экологическая интерпретация городской среды, М.: Наука.

Дридзе Т. М. (1994) Человек и городская среда в прогнозном социальном проектировании. Общественные науки и современность, (1): 131–138.

Корбут А. М. (2009) На что можно указать пальцем? Фрейм, практика, вещь и кое-что еще. Социологическое обозрение, 8 (1): 71–85.

Райл Г. (1999) Понятие познания, М.: Идея-Пресс, Дом интеллектуальной книги.

Шулепова И. А. (2011) Культурная среда исторического города: методология изучения и трансляция. Культурологический журнал, 2 (4): 1–11.

Birnbacher D. (1999) Quality of Life — Evaluation or Description. Ethical Theory and Moral Practice, 2 (1): 25–36.

Bognar G. (2005) The Concept of Quality of Life. Social Theory and Practice, 31 (4): 561–580.

Diener E., Eunkook S. (1997) Measuring Quality of Life: Economic, Social, and Subjective Indicators. Social Indicators Research, 40 (1–2): 189–216.

Marans R. W., Stimson R. J. (eds.) (2011) Investigating Quality of Urban Life. Social Indicators Research Series, Springer Netherlands.

References

Batygin G. S. (1986) Obosnovanie nauchnogo vyvoda v prikladnoj sociologii [Grounding a scientific conclusion in applied sociology], M.: Nauka.

Birnbacher D. (1999) Quality of Life — Evaluation or Description. Ethical Theory and Moral Practice, 2 (1): 25–36

Bognar G. (2005) The concept of Quality of Life. Social Theory and Practice, 31 (4): 561–580

Burd'e P. (2005) Sociologija social'nogo prostranstva [Sociology of social space], SPb.: Aletejja.

Diener E., Eunkook S. (1997) Measuring quality of life: economic, social, and subjective indicators Social Indicators Research, 40 (1-2): 189–216

Dridze T. M. (1994) Chelovek i gorodskaya sreda v prognoznom sotsial'nom proektirovanii [Man and Urban Environment in prognostic social project-making]. Obshchestvennye nauki i sovremennost', (1): 131–138.

Glazychev V. L. Social'no-jekologicheskaja interpretacija gorodskoj sredy [Social ecological interpretation of urban environment], M.: Nauka 1984.

Konstantinovskij D. L., Vakhshtayn V. S., Kurakin D. Ju. (2010) Real'nost' obrazovanija i issledovatel'skie real'nosti, [Reality of education and research realities] M.: Izdatel'skij dom HSE.

Korbut A. M. (2009) Na chto mozhno ukazat' pal'cem? Frejm, praktika, veshh' i koe-chto eshhe [What can be pointed at by a finger? Frame, practice, thing and

Marans R. W., Stimson R. J. (eds.) (2011) Investigating Quality of Urban Life Social Indicators Research Series, Springer Netherlands

Ryle G., Ponjatie soznanija, M.: Ideja-Press, Dom intellektual'noj knigi, 1999.

Shulepova I. A. (2011) Kul'turnaya sreda istoricheskogo goroda: metodologiya izucheniya i translyatsiya [Cultural environment of historical city: methodology and translation]. Kul'turologicheskiy zhurnal, 2 (4): 1–11

something else]. Sociologicheskoe obozrenie, Sociologicheskoe obozrenie, 8 (1).

Strategija social'no jekonomicheskogo razvitija Moskvy na period do 2025 g. [Strategy of social and economic development of Moscow till 2025], M.: MSSES, 2012. URL: http://www.msses.ru/fgu/strategija_razvitija_moskvy_do_2025_proekt_versija_09.08.2012.pdf

Vakhshtayn V. S. (2013) K konceptualizacii soobshhestva: eshhe raz o rezidentnosti ili rabota nad oshibkami [Towards the conceptualization of society; once again on residentiality or correction of mistakes]. Sociologija vlasti, (1-2).

Vuchik V. R. (2011) Transport v gorodah, udobnyh dlja zhizni [Transportation in livable cities], M.: Izdatel'skij dom «Territorija budushhego».