

Е.В. Тыканова

**СТРАТЕГИИ ЛЕГИТИМАЦИИ ПРИТЯЗАНИЙ
«СИЛЬНЫХ» И «СЛАБЫХ» ПУБЛИК НА ПРАВА
СОБСТВЕННОСТИ В КОНТЕКСТЕ ОБЩЕСТВА ПОТРЕБЛЕНИЯ
(на примере конфликта вокруг сноса гаражей в Санкт-Петербурге)**

В статье обсуждаются трансформации притязаний акторов разного уровня (частных лиц, инвесторов, городской администрации, государства) на владение и распоряжение городскими территориями, а также их использование и контроль над ними в условиях перехода от советского общества к постсоветскому обществу потребления. Эти процессы рассматриваются на примере конфликта вокруг масштабного сноса кооперативных гаражных построек в Санкт-Петербурге, развернувшегося в 2006-2011 гг.

Ключевые слова: *общество потребления, социальная трансформация, права собственности, «сильные» и «слабые» публики, легитимации.*

Keywords: *consumer society, social transformation, property rights, “strong”, “weak” publics, legitimations.*

Переход от советского типа общества к обществу потребления спровоцировал процесс перераспределения различных видов капитала в постсоветской России. Эти виды капиталов предопределяют возможности материального/символического присвоения пространства, получения прибылей от занимаемого пространства и исключения тех, кто, в силу отсутствия капитала, лишен этой возможности (Бурдые 2005). Этот процесс породил множество неразрешенных вопросов относительно прав собственности на городскую территорию и постройки: прав владения, распоряжения и использования, а также возможностей защиты этих прав. Эти вопросы будут рассмотрены в нашей статье на материале масштабного сноса гаражных построек в Санкт-Петербурге.

Причины несоответствия социальных ожиданий ключевых акторов конфликта в лице городской администрации и бизнес-структур, с одной стороны, и бывших владельцев гаражных построек — с другой будут проинтерпретирова-

ны с точки зрения формирования различных сочетаний идеально-типических форм относительного преобладания власти. Среди таких сочетаний Э.О. Райт называет следующие:

— экономизм — социальный порядок, при котором распределение и использование ресурсов для различных социальных целей определяются в основном осуществлением экономической власти. Здесь «экономика» преобладает над государством и гражданским обществом;

— государственничество — социальный порядок, при котором распределение и использование ресурсов для различных целей в значительной мере определяются осуществлением государственной власти. «Государство» в этом случае доминирует над экономикой и гражданским обществом;

— ассоциационализм — социальный порядок, при котором распределение и использование ресурсов для различных целей определяются преимущественно осуществлением власти, связанной с гражданским обществом. При ассоциационализме гражданское общество преобладает над экономикой и государством (Райт 2005).

Подчеркнем, что выделенные выше идеально-типические формы относительного преобладания власти являются аналитическими конструкциями, идеальными типами, которые никогда не имели и не имеют прямой корреляции с социальной реальностью.

Представленные выше формы преобладания власти опираются, согласно теории Э.О. Райта, на три области социального взаимодействия:

— «государство» представляет собой «совокупность более или менее четко организованных институтов, которая устанавливает обязательные нормы и правила на определенной территории» (Там же: 186). Способность «государства» регулировать социальные отношения и устанавливать правила зависит от степени подчинения граждан приказам, коммуникационной и информационной инфраструктуры, дисциплинированности чиновников и т. д. Крайней формой выражения подобной формы преобладания власти выступает «тоталитаризм», а источником власти — контроль над административными функциями в пределах ограниченного пространства;

— «экономика» — это «область социальной деятельности, в которой люди взаимодействуют с целью производства и распределения товаров и услуг» (Там же: 186). Основной характеристикой «экономики» выступает наличие частных предприятий, существующих в контексте рыночного обмена. Крайней, идеальной формой выражения этой области социального взаимодействия является «капитализм», а источником власти — контроль над экономически важными ресурсами;

— гражданское общество — это «область социального взаимодействия, в которой люди создают разного рода добровольные объединения, преследующие различные цели» (Там же: 186). Предельной формой выражения гражданского общества, по мнению Э.О. Райта, выступает «социализм», обладающий всеми чертами демократии. Источником власти при таком виде социального взаимодействия является способность к мобилизации людей для совершения общего, коллективного действия.

Основания оправдания прав владельцев гаражей, властей и инвесторов на гаражные постройки и землю, на которой они расположены, будут проанализированы нами на материале публичных интеракций «сильных» и «слабых» публик. Согласно Нэнси Фрезер, «сильная» публика является «публикой, которая осуществляет как выдвижение какого-либо мнения, так и принятие решений» (Fraser 1992: 34), в то время как «слабая» публика обладает лишь совещательными функциями. В ходе публичных интеракций представители сильных публик имеют возможности представлять свое мнение как общественно важное, признать требования дискриминируемых слабых публик как частные и отклонить их от обсуждения.

В СССР доминирующим режимом было государственничество. Данный период характеризует низкая степень разработанности прав собственности: «...социалистические экономики Восточной Европы не имели никакой системы... управления подобного рода действиями. Не удивительно, следовательно, что во всех странах Восточной Европы практически невозможно ответить на вопрос о том, кто является владельцем на государственных предприятиях: легальное определение собственности просто невозможно под давлением старой системы...» (Frydman, Rapaczynski 1994: 11) Поэтому частная собственность фактически отсутствовала; решения об использовании городских территорий принимались «сверху» и доводились до сведения граждан в виде директив. Однако история гаражного строительства в СССР показывает, что в советских городах существовали и элементы ассоциационализма — социального порядка, при котором распределение и использование ресурсов осуществлялось с учетом интересов «слабых публик».

Проблема поиска места для расположения гаражей впервые возникла после Великой Отечественной войны, когда фронтовики стали привозить в города трофейные зарубежные автомобили. Изначально для парковки новоприобретенных автомобилей автовладельцы апроприировали участки городского пространства с целью возведения гаражного строения во дворах, что, ввиду малого количества автомашин в городе, не проблематизировалось сильными публикациями: *«Выделение участков тогда не было проблемой, так как машин было мало и места во дворах хватало всем. У отца моего знакомого был такой гараж на Костромском проспекте. Это был гараж 4 метра на 9 метров, высотой 4 метра. Раньше таких гаражей было достаточно во дворах нашего города»* (м., интервью 1). Однако в скором времени размещение автомобилей на этих публичных участках городского пространства стало вызывать трудности, связанные как с угрозой открытого доступа любого горожанина к автомобилю, так и с отсутствием свободного пространства для передвижения во дворах жильцов и автомобилей: *«Но возникшие при этом проблемы: загромождение внутривортовых проездов, участившиеся угоны и кражи, необходимость ремонта, заставили власти выделять земельные участки для строительства гаражей»* (м., интервью 3).

Решая проблемы стоянки и ремонта личных автомобилей горожан, власти инициировали создание гаражно-строительных кооперативов — добровольных объединений граждан, имевших средства передвижения. В 1960 г. было при-

нято «Постановление СОВМИНА РСФСР №1475 «Об организации кооперативов по строительству и эксплуатации коллективных гаражей-стоянок для автомобилей индивидуальных владельцев», которое обязывало районные администрации выделять участки городской территории для строительства гаражных кооперативов. А через несколько лет был разработан законопроект, который окончательно регламентировал способы получения гражданами гаражей посредством вступления в политически не активное объединение — Всероссийское Добровольное Общество Авто-Мотолюбителей. Для возведения гаражных строений городские власти выделяли «во временное пользование» территории, обладавшие четко зафиксированным статусом непригодности для любого иного капитального строительства. Поскольку гарантом собственности на землю и прав «гаражников» выступало государство, вопрос о юридическом закреплении сроков аренды участка городской территории под гаражом не проблематизировался: *«В советское время весьма неохотно изменяли статус земли. С зонами отчуждения ЛЭП, железной дорогой и вредным производством все понятно. Но под гаражи так же давали земли со слабыми грунтами. Эти участки застраивать так же не разрешали. Вообще, проблема слабого грунта в Ленинграде — отдельный разговор. Поэтому землю под гаражи смело давали во временное пользование без указания срока — практически в бессрочную аренду»* (ж., интервью 2). Решение вопросов о сносе гаражей происходило в соответствии с принципами предоставления компенсации, не дискриминирующей интересы владельцев гаражей — как правило, посредством предоставления гражданам альтернативного участка: *«Более того, никто не мог просто снести стоянку даже в случае государственной необходимости. Если по каким то причинам участок под гаражами становился нужен городу, то изыскивался другой равноценный участок, на нём строились такие же гаражи и в них переселяли гаражников со спорного участка»* (м., интервью 1).

Таким образом, в числе практик социального договора властей с автовладельцами, которые регулировали потребление, распоряжение городской территорией и возведение на ней строений, в советский период можно выделить бюрократические и юридические практики (разной степени легальности), заключающиеся в процессе выделения земельного участка и предоставления гаражного строения, а также в урегулировании вопросов сноса гаражных построек.

С середины 1950-х гг. гараж во дворе могли получить особые категории граждан: члены Коммунистической партии, старшие по званию военные, инвалиды, «блатные» и граждане, воспользовавшиеся возможностью дать чиновнику взятку. Поэтому можно говорить о существовании нелегальных практик социального договора между властями и советскими гражданами в виде получения взяток, продвижения «своих» и т. д. С другой стороны, в СССР, в связи со слабой проработанностью вопросов прав собственности, городские власти могли допустить возведение так называемых самостроев — построек, права на владения которыми юридически закреплены не были. В этом случае представители властно-административной иерархии напрямую распоряжались как юри-

дическими правами собственности на гараж, так и «реальными», юридически не оформленными правами.

Таким образом, в СССР сформировалась стилевая группа, в основе которой лежал особый тип потребления: обладание личным автомобилем и возможностью хранения его в гараже. Данный тип потребления предопределил формирование особой социальной общности владельцев гаражей со специфическим стилем жизни. Новая социальная общность, основанная на факте владения гаражом, имела особенности в структуре своего свободного времени, финансовых затрат и т. д., что со временем привело к формированию у владельцев гаражей устойчивого представления об *«автомобиле, который всегда под замком»* (м., интервью 3), о гараже, как месте для стоянки и починки автомобиля, а также своеобразной кладовой, в которой можно хранить вещи, не имеющие прямого отношения к авторемонту. Поскольку, как было отмечено выше, статус гаражных строений, а следовательно, и социальный статус владельцев гаражей не проблематизировались, то стилевая группа «гаражников» оставалась на латентной стадии групповой динамики.

Распад СССР и переход к капиталистической экономике привели к возникновению причудливого симбиоза государственничества с экономизмом. В результате сложилась особая форма преобладания власти, в которой государство имеет приоритет в установлении законов и контролирует их исполнение, а также владеет и распоряжается основной массой экономически важных ресурсов, которые активно использует для извлечения прибыли. С другой стороны, в данный период в России начинает зарождаться общество потребления как «совокупность общественных отношений, в которых ключевое место играет индивидуальное потребление, опосредованное рынком» (Ильин 2005: 4). В обществе потребления критерием отнесения к той или иной группе в социальной структуре общества наряду со стратификационным принципом разделения труда становится тот или иной стиль потребления. С указанным изменением социально-экономического устройства меняются и модели желаемого использования такого значимого ресурса, как городские территории. Городское пространство все чаще оценивается администрацией и инвесторами в категориях «рентабельности — нерентабельности». В условиях дефицита земли, доступной для застройки, чиновники и бизнес-элиты сталкиваются с проблемой поиска свободных «пятен». Игнорируя интересы «слабых публик», власти признают гаражные постройки временными строениями и изымают занятые ими земли для использования инвесторами.

В результате вспыхивает открытый конфликт между владельцами гаражей, с одной стороны, и городскими властями и/или инвесторами-застройщиками, с другой. Стилевая группа, зародившаяся еще в СССР и основанная на факте владения гаражным строением, трансформируется из латентной группы в сообщество, которое осознает свои интересы и вынуждено отстаивать свой статус в условиях рыночной экономики.

Защищая свои интересы, все стороны конфликта апеллируют к правам собственности: как на гаражные боксы, так и на занимаемую ими землю. При этом сильные акторы используют формальное, юридически закрепленное опреде-

ление собственности. Они указывают на то, что кооперативная собственность советского времени не подразумевала конвертирование объекта недвижимости в частную собственность. Так, губернатор Санкт-Петербурга Валентина Матвиенко, рассуждая о статусе гаражного строения, апеллирует к нормам существующего законодательства: *«Это временные строения, на которые у их владельцев нет права собственности»* (fontanka.ru 17.04.2008). Вице-губернатор Александр Вахмистров взывает к актуальным юридическим основаниям в противовес нормам, используемым слабыми акторами в лице индивидуальных владельцев гаражей или их ассоциаций, прибегающих к расширительной, неформальной трактовке прав собственности: *«В свое время боксы строились как временные сооружения и только потому, что у русских есть поговорка “нет ничего более постоянного, чем временное”, кто-то теперь считает их своей собственностью»* (fontanka.ru 02.07.2008).

Городские власти обосновывают свои притязания на городские территории под гаражными кооперативами, апеллируя к правилам равноценной компенсации, взаимовыгодного, в их представлении, не дискриминирующего слабых акторов обмена между администрацией города, инвесторами и владельцами гаражных строений в виде предоставления участков для организации открытых стоянок или возведения паркингов за счет потерявших гараж горожан. Таким образом, городские власти навязывают стилевой группе, основанной на факте владения гаражным строением, переход в другую стилевую потребительскую группу, использующую для хранения автомобиля парковки или паркинги. Ситуацию затрудняет то обстоятельство, что вхождение в новую стилевую группу имеет выраженные финансовые барьеры. Так, по словам вице-губернатора Юрия Молчанова, *«ситуация со сносом гаражей достаточно сложная, тем не менее, мы ее решаем. К сожалению, не всегда хозяева гаражей осознают, что землю им передали в аренду и ее срок подошел к концу. Надеемся, что люди поймут, что им надо переехать на новые площадки, тем более, что места мы предоставляем»* (fontanka.ru 01.12.2006). Территорию под парковку или место в паркинге власти предоставляют бывшим владельцам гаражных строений в аренду или предоставляют возможность ее покупки, причем сумма, которую они должны при этом заплатить, в несколько раз превышает взносы за владение гаражом. Власти и инвесторы не учитывают покупательный потенциал членов гаражных кооперативов: *«Я, конечно, понимаю стремление владельцев паркингов поносить гаражи, чтобы владельцы оных побежали покупать места в паркинге. Но чего-то, когда в 2008-ом, кажется, часть таки снесли, то всего лишь возникла проблема придомовой парковки. Ведь согласитесь, что владельцу машины стоимостью 150-300 т. р. покупать место в паркинге за 400–700 т. р. как-то глупо»* (м., интервью 2).

Городские власти аргументируют свое право на распоряжение гаражными строениями и городской территорией под ними, противопоставляя собственные легальные, юридически закрепленные приоритеты в решении городских проблем и эгоистические и законодательно не обоснованные притязания «гаражников». При этом они апеллируют к мотивам:

1) Рыночного использования городской территории с целью извлечения прибыли для «города»: *«Гаражи государство предоставляло на льготных услови-*

ях. Мы законодатели, и мы виноваты в этом тупике. Все-таки нужно разрешать эту ситуацию в пользу города. Ведь в гаражах хранится всякий хлам, а земля нужна городу!» (депутат Игорь Риммер, fontanka.ru 01.12.2006). Данный сюжет можно проинтерпретировать при помощи теории Дэвида Харви, который показывает, что в эпоху капитализма происходит интенсификация поиска новых источников получения прибыли. Городское пространство становится способом особой территориализации капитала, которую Харви называет «пространственной фиксацией» (англ. — spatial fix), существующей «...за счет долговременных инвестиций в землю и постройки, которые переоцениваются в ходе каждого кризиса накопления» (Трубина 2011: 235).

2) «Развития»: создания позитивного имиджа и новой «культуры» Санкт-Петербурга, что отражает тенденцию, характерную для общества потребления и заключающуюся в отказе от «функциональной полезности вещей» в пользу эстетизации потребления (Ильин 2005: 11). Гаражи репрезентируются главой города В.И. Матвиенко в качестве неактуального, непрогрессивного явления советского прошлого, обладающего чертами визуальной непривлекательности: «Если мы будем оставлять гаражные кооперативы, то мы никогда ни к чему не придем. Город должен развиваться». «Безусловно, это другая культура сохранения автотранспорта, а на фоне благоустроенных кварталов сейчас эти территории выглядят убого» (fontanka.ru 02.02.2009).

3) Несущественности интересов и потребностей «гаражников» по сравнению с необходимостью решать иные городские проблемы. Тем самым открыто декларируется статус бывших владельцев гаражей как «слабой» публики: «Однако нам каждый раз объясняли, что эта проблема для Петербурга несущественна и затрагивает интересы очень небольшой группы населения, поэтому обсуждать ее в срочном порядке нет никакой необходимости» (депутат ЗакСа Олег Нилов, fontanka.ru 16.07.2010).

В ответ на аргументы городских властей владельцы гаражей пытаются оправдать свое право на гаражный бокс при помощи апеллирования к правам частной собственности и соблюдения связанных с ними процедур (плата налога на недвижимость и т. д.): «Вопрос о том, чем является или не является железобетонный гараж, никогда не стоял, так как ПИБ любого района выдавал технический паспорт. Права на гараж были закреплены данными из ВДААМ, имелся официальный пропуск с фото владельца, оплачивались налоги на недвижимость со стороны КАС, а всеми владельцами — членские взносы и оплаты электричества и охраны [...] А то, что государство не регистрировало эту недвижимость в ФРС — так разве это проблема собственников? Да и зачем собственнику что-то регистрировать, если это не предусмотрено действующим законом и не создает ему проблем с продажей? Где сказано, что любая собственность должна быть зарегистрирована в ФРС? [А так юридически вы не собственники?] То есть, как платить налоги — мы собственники, как отбирать — нет?» (ж., интервью 5).

В своих попытках защитить гаражи от угрозы сноса, владельцы гаражных боксов и их ассоциации (ГСК, профсоюзы) указывают:

— на отсутствие регламентированной процедуры защиты их прав, а также на противоречия федерального и регионального, федерального и международ-

ного законодательства: *«Сегодня противоречат законодательству только постановления правительства Санкт-Петербурга №№ 732 и 1234. Но все действия властей в отношении гаражников прямо противоречат и Конституции, и федеральному законодательству, и международному законодательству»* (м., интервью 1);

— на противоречия в осуществлении законов, например, в виде допущения возведения новых построек на территории, для этого непригодной: *«Здесь проходит ЛЭП, здесь размещено трамвайное кольцо — это по всем параметрам технический квартал. Здесь нельзя строить»* (fontanka.ru 26.05.2008);

— на нарушение порядка процедуры по согласованию сноса гаражей: *«Никаких предпроектных изысканий не проводилось, никаких общественных слушаний не было, нам никто не показал проекта»* (fontanka.ru 26.05.2008);

— на спешность в реализации бессмысленного, недоработанного проекта по реновации городской территории без учета последствий: *«Льготные цены в паркингах для ветеранов и инвалидов не предусмотрены, не продуман вариант размещения автомобилей в старых районах города. Какие могут быть паркинги в этих кварталах?»* (депутат Гольман, fontanka.ru 26.10.2010);

— на тот факт, что проекты по строительству паркингов на месте снесенных гаражей могут оказаться инструментом для возведения другого объекта: *«Все пойдет по стандартной схеме — нас выгонят, потом выяснится, что здесь строить нельзя, а свободный кусок земли перейдет компании-застройщику, и она построит тут то, что выгодно ей», «По не проверенным данным, здесь появится очередной бизнес-центр»* (fontanka.ru 26.05.2008).

Владельцы гаражей также указывают на отсутствие равноценного возмещения нанесенного им ущерба: *«Это лицемерие и демагогия. Мой крытый гараж обходился мне не более 5 тыс. рублей в год! При этом там было электричество и водопровод на территории. Я мог в гараже хранить запчасти и материалы, а зимой вообще машиной не пользовался — она была на консервации. Теперь моя машина гниет под открытым небом во дворе и в нее уже пытались забраться. Место на открытой стоянке стоит минимум 2500 рублей в месяц!»*, (ж., интервью 6).

Слабые публики (владельцы гаражей, их ассоциации и лоббисты прав гаражников во властных структурах), защищая свои права на владение и распоряжение гаражным строением, вызывают и к соображениям элементарной «справедливости»: *«Кроме того, разве справедливо, что человек взамен гаража должен получать голый участок земли, на котором ему предстоит начинать все заново, про который он знает, что он дан ему лишь на определенное, не очень продолжительное время? Мы еще раз посмотрели этот вариант и решили, что все-таки власти должны платить за свои действия, а не население»* (депутат «Справедливой России» Вишневецкий fontanka.ru 26.06.2009). Они подтверждают свои притязания на гаражи такими аргументами, как давность использования, личные инвестиции в приобретение гаража, самостоятельное строительство гаража, проведение коммуникаций и создание инфраструктуры кооперативов, участие в субботниках: *«Нам никто ведь не вручал бесплатно ключи от гаража в связи с приобретением машины! Мы сами его построили или купили», «Наверняка к месту, где расположены гаражи, уже подтянута дорога, есть вода и электричество,*

и этим с удовольствием воспользуются строители! Этот бизнес давно уже ведет себя, как вирус. Он способен только паразитировать на готовом!» (ж., интервью б).

В ходе описанных выше «гаражных войн», разворачивающихся на оспариваемых территориях и в судах, собственность превращается из простого объекта в сложную совокупность отношений между владельцем территории и претензиями всех остальных на обладание этой территорией. Собственническая модель распоряжения городским пространством, навязываемая администрацией и инвесторами и основанная на «праве исключать», постоянно оспаривается рядовыми горожанами, которые претендуют на «право не быть исключенными» (Blomley 2003). В ситуации неопределенности прав собственности на гаражные строения и неоднозначного статуса земельных участков под ними права собственности проблематизируются и становятся «договорной категорией», ориентированной на прецедент. Индикатором этого процесса является факт выплаты компенсации бывшим владельцам боксов за принудительный снос гаража. Компенсация на всем протяжении конфликта в одних условиях назначается, хотя для этого действия нет никаких юридически закрепленных оснований, как нет и формализованной процедуры подсчета стоимости гаражного бокса, в других — отменяется, в одних используется рыночный эквивалент стоимости гаража, в других — нерыночный.

Заключение

В советское время силами властей было инициировано создание особой потребительской стилиевой группы, основанной на хранении личного автомобиля в гараже. В ситуации отсутствия проблематизации статуса земли под гаражом, гаражного строения и прав его владельца стилиевая группа «гаражников» оставалась на латентной стадии групповой динамики. С переходом к постсоветскому обществу потребления городская территория под гаражами становится объектом коммерческих интересов властей и инвесторов. Владельцы гаражей, вынужденные защищать свои права собственности на строение, находящееся под угрозой сноса, консолидируются в сообщество, осознающее свои интересы и потребности. В ходе конфликта обе стороны прибегают к различным стратегиям легитимации собственных действий. Городские власти и инвесторы, навязывая владельцам гаражей новый стиль потребления, в большей мере апеллируют к формальному, легальному, юридически закрепленному праву. При этом они не всегда учитывают «возможности доступа к пространству общества потребления» (Ильин 2005: 7) владельцев гаражей. Владельцы гаражей и их ассоциации, находясь на позиции «слабых» публик и стремясь сохранить прежний тип потребления, взывают как к существующему законодательству, так и к нормам элементарной справедливости.

Литература

Бурдые П. Социология социального пространства. СПб.: Алетейя, 2005.

Ильин В.И. Общество потребления: теоретическая модель и российская реальность // Мир России. Т. XIV. 2005. № 2.

Тыканова Е.В. Стратегии легитимации притязаний «сильных» и «слабых» публик...

Райт Э.О. Принимая социальное в социализме всерьез // Логос. 2005. № 3.

Трубина Е. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011.

Fraser N. Rethinking the Public Sphere: A Contribution to the Critique of Actually Existing Democracy // Habermas and the Public Sphere / Calhoun C. (ed.). Cambridge: MIT Press, 1992.

Frydman R., Rapaczynski A. Privatization in Eastern Europe: Is the State Withering Away? Budapest: Central European University Press, 1994.

Blomley N. Unsetting the City: Urban Land and the Politic of Property. N.Y.: Routledge, 2003.

Источники

www.fontanka.ru от 01.12.2006

www.fontanka.ru от 17.04.2008

www.fontanka.ru от 26.05.2008

www.fontanka.ru от 02.07.2008

www.fontanka.ru от 02.02.2009

www.fontanka.ru от 16.07.2010

www.fontanka.ru от 26.10.2010