М. Д. Мальков, А. А. Ченцова

Логики взаимодействия с бездомными людьми на московских вокзалах

Максим Дмитриевич Мальков — MA in Sociology, Московская высшая школа социальных и экономических наук (Шанинка). **Адрес:** Москва, Газетный пер., д. 3–5, стр. 1. **Электронная почта:** mdmalkov@universitas.ru.

Александра Александровна Ченцова — младший научный сотрудник Центра полевых исследований ИНСАП РАНХиГС. **Адрес:** Москва, Пречистенская наб. 11. **Электронная почта:** alexchentsova@mail.ru.

Аннотация: Разговор о бездомности в контексте взаимодействий в транспортных или транзитных зонах либо сводится к алармистским заявлениям о том, что бездомные активно используют эти пространства, мешая остальным людям, либо к заявлениям о том, что бездомных неправомерно исключают и выгоняют из зданий вокзалов и аэропортов. Первые заявления, как правило, исходят от государственных акторов, вторые — от НКО, благотворительных организаций и активистов. Поскольку транспортные зоны неизбежно становятся точкой притяжения бездомных людей, в работе нас интересует, какие существуют стратегии взаимодействия с бездомными на вокзалах в Москве, кто выступает в качестве акторов этого взаимодействия и какими логиками руководствуются эти акторы. Эмпирический материал исследования — наблюдения и экспресс-интервью в зданиях Ленинградского и Ярославского вокзалов и на привокзальных территориях, которые проводились зимой и летом 2024 года. В статье мы демонстрируем несколько логик или паттернов взаимодействия, которыми пользуются сотрудники вокзалов и показываем, что доминирующей логикой можно назвать логику распределенной ответственности. В рамках этой логики решения об исключении бездомных с вокзалов, игнорировании или оказании им помощи зависят от нескольких факторов: оценки сотрудниками уровня своей ответственности за ситуацию, их личных качеств и критериев, по которым они идентифицируют бездомных людей.

Ключевые слова: бездомность, бездомные люди, вокзалы, логики взаимодействия, маргинальные пространства, первоклассные пространства

Для цитирования: *Мальков, М.Д., Ченцова, А.А. Л*огики взаимодействия с бездомными людьми на московских вокзалах // Пути России. 2024. Т. 2. № 4. С. 70–99.

Введение

Вокзалы и привокзальные пространства являются точками сборки множества акторов, в том числе и тех, кто находится в сложной ситуации, лишился дома и/или не имеет средств к существованию [Höjdestrand, 2005; Stephenson, 2017; Ding et al., 2022]. Обладая некоторыми знаниями и опытом, человек может найти на вокзале более-менее безопасное пристанище на ночь, подзаработать, поесть, получить определенные медикаменты, закрыть базовые гигиенические потребности. Возможность находиться на вокзале, привлекая к себе гораздо меньше внимания, чем в ряде других публичных пространств, обусловлена чертами вокзалов как транзитных зон [Doherty et al., 2007; Carminucci, 2011]. Доэрти и его коллеги, отсылая к исследованию бездомности Хоппера [Hopper, 2003], показывают, как выделяемый им при описании специфики пространства аэропорта концепт лиминальности может быть применён к описанию пространства вокзала. По Хопперу, лиминальность — транзитное состояние, состояние перехода между хорошо известными, фиксированными ролями, когда привычные маркеры социального различия стираются; лиминальность подразумевает смешение с «незнакомыми другими» в «странной» обстановке, часто «мобильных обстоятельствах» [Hopper, 2003, p. 20]. В аэропорту, говорит Хоппер, временно приостанавливается привычное разделение на частную и публичную сферы жизни, набор правил допустимого поведения обретает бóльшую эластичность: «… обычные граждане <…>, многие с сумками, а большинство выглядит не лучшим образом, — укладываться спать у всех на виду. Достаточно чистому и прилично одетому бездомному не составит труда затеряться среди импровизированных ночлежек <…> И поведение, которое обычно считается неуместным, например, распаковывание, перебирание и повторное упаковывание комплектов одежды в общественном месте, остается незамеченным в условиях, когда импровизации спешащих путешественников могут легко прерывать действие установленной конвенции» [Ibid., p. 125]. Это описание в значительной степени релевантно и для вокзалов.

С другой стороны, вокзалы и привокзальные площади как транзитные зоны характеризуются и особым темпоральным режимом: если не происходит никаких накладок (например, выхода из строя аппаратов по продаже билетов или задержек в отправлении поездов), пассажиры на вокзалах не спят. На вокзале появляются, чтобы его покинуть. Нормой вокзальных пространств является постоянное движение: быстрая покупка кофе или фастфуда в дорогу, стремительные перекуры, лавирование и маневрирование среди бегущих, опаздывающих и зазевавшихся людей. Если человек сидит на лавочке с сумками

и пакетами, он может быть воспринят патрулирующими сотрудниками как пассажир, ожидающий поезд. Однако если человек сидит слишком долго, он может вызвать подозрение у работников вокзала.

По каким признакам человека на вокзале могут идентифицировать как бездомного? Что происходит с человеком после такой идентификации? Какие существуют стратегии взаимодействия с бездомными на вокзале, кто выступает в качестве акторов этого взаимодействия, какими логиками руководствуются эти акторы?

В статье мы коротко опишем, как на эти вопросы отвечают зарубежные исследования, и попытаемся дать свои ответы в рамках исследования, эмпирическим материалом которого стали наблюдения в зданиях Ярославского и Ленинградского вокзалов и привокзальных территориях и 25 интервью со стейкхолдерами вокзала (дежурные, сотрудники транспортной безопасности, полиция, продавщицы в магазинах) разной степени продолжительности — от 5 до 40 мин — и в самых разнообразных условиях: на кассах, у стоек, во время перекуров работников на улице и т. д. Интервью и наблюдения проходили в 2 этапа: в феврале и в течение лета 2024 года.

Необходимо отметить, что вокзал как объект исследования сильно отличается от других общественных пространств. Найти информантов, которые готовы на хотя бы небольшое интервью гораздо сложнее, чем, к примеру, в парке. Так, метод экспресс-этнографической оценки («rapid ethnographic assessment»), в рамках которого возможны неспешные прогулки антропологов совместно с посетителями парка, комментирующими свой маршрут [Taplin et al., 2002], практически неприменим в (при)вокзальном сеттинге. Наши респонденты, работники вокзала, были обычно заняты, исполняя свои должностные обязанности, и потому часть интервью длились всего несколько минут. Самые протяженные интервью относятся к ночному времени. Одна из сотрудниц вокзала, которая смогла уделить нам немного времени днём, высказала подтвердившееся на практике мнение: когда ночью приостанавливается движение поездов и на вокзале почти нет посетителей, многие сотрудники вокзала охотно поддержат разговор.

Практики и агенты взаимодействия с бездомными на вокзалах

В исследованиях регулирования доступа бездомных к публичному пространству в европейских странах и США демонстрируется, что по отношению к бездомным зачастую применяются ограничительные меры. Говоря точнее, эти меры формально применяются в ответ

на «антисоциальное» поведение, которое ассоциируется с бездомными, например, попрошайничество, алкогольное опьянение, сон в общественных местах и, если переходить непосредственно к транзитным зонам, нахождение на территории вокзала без билета или нахождение в вагонах, прибывших на конечную станцию маршрута [Wasserman et al. 2024; Doherty et al., 2007].

К примеру, в рамках модернизации немецких железных дорог (Deutsche Bahn) утвержденная программа трех S — Service, Sicherheit und Sauberkeit (Сервис, Уверенность и Чистота) — запрещала «чрезмерно» потреблять спиртные напитки, сидеть и лежать на ступеньках, рыться в мусорных корзинах [Busch-Geertsema, 2006].

На железнодорожном вокзале в Варшаве патрули национальной и муниципальной полиции и сотрудники железнодорожной охраны обязаны выгонять бездомных в ночные часы, когда нет железнодорожного сообщения и запланирована уборка. Так бездомные лишаются возможности переночевать на территории вокзала и в вагонах поездов. В остальное время им настойчиво предлагают отправиться в приюты, то есть покинуть вокзал; сотрудники служб безопасности могут вывести их насильно, если те пьяны и/или ведут себя «буйно» [Wygnańska, 2006].

Высокую эффективность отслеживания и выдворения нарушителей обеспечивает широкое использование систем видеонаблюдения, а также привлечение наряду с полицией новых агентов правопорядка, а именно частных охранных служб. Это становится возможным с юридической точки зрения, так как на территории европейских вокзалов располагается большое количество магазинов, ресторанов, находящихся в частной собственности.

Это факт свидетельствует еще об одном важном аспекте — расширении круга акторов, принимающих участие в ужесточении нормативного порядка в транзитных зонах и территориях, к ним прилегающих. Группа исследователей описывает кейс, в котором владельцы и арендаторы магазинов и ресторанов торгового центра в Швеции, заключившего улицы под стеклянную крышу и лишившего их статуса публичного пространства, объединились в коалицию и добились решения властей ограничить доступ в торговый центр, рядом с которым находились автобусная и железнодорожная станции, привлекавшие бездомных: на его территории запретили употребление алкогольных напитков и нахождение в ночные часы [Sahlin, 2006].

Меры, препятствующие нахождению бездомных в транспортных хабах, не исчерпываются просьбами/требованиями покинуть территорию и применением силы в случае несогласия. Распространяются способы воздействия, не требующие участия акторов-людей, например, создание «враждебной/надзорной архитектуры» [Petty, 2016; Rosenberger, 2020; Wasserman et al., 2024]. Скамейки, на которых бездомные могли бы отдохнуть или поспать, демонтируются и/или заменя-

ются на такие, на которых можно только сидеть; ликвидируются элементы архитектуры, мешающие обзору камер.

Системы видеонаблюдения в тандеме с увеличением числа сотрудников охраны ставят под угрозу существование одной из основополагающих характеристик транспортных хабов — лиминальность пространства, допускающую разные формы поведения. Это меняет практики самих бездомных: они пытаются дисциплинировать свои тела таким образом, чтобы стать «невидимыми», помещая себя в «слепые» зоны, не попадающие в обзор камер. Часто они вынуждены покидать территорию. Тем не менее, некоторые бездомные находят способы находиться на вокзале легально (например, в случае устройства на работу на вокзале).

Важно отметить, что также существует ряд инициатив и стратегий, нацеленных на помощь бездомным в транзитных зонах или в непосредственной от них близости. Авторы одного из исследований выделяют несколько стратегий работы с бездомностью в таких локациях [Loukaitou-Sideris A. et al., 2023].

Первой является создание вблизи транспортных узлов центров, которые оказывают услуги и помогают бездомным (hub of services). Исследователи рассматривают такой центр в Филадельфии, в котором работают социальные и медицинские работники. Другой коллектив исследователей упоминает также введение в повторную эксплуатацию так называемых ferrohotels, где бездомные могут принять душ и переночевать [Tosi & Petrillo, 2006]. В Польше действуют «комнаты для согрева», находящиеся неподалеку от зданий вокзалов. Эта стратегия применяется по отношению к другим маргинальным группам, которых стремятся вытеснить из общего пространства: в Дании функционируют «маргинальные комнаты», например, кафе для людей с наркотических зависимостью [Doherty et al., 2007].

Вторая стратегия реагирования — это мобильный аутрич (метод работы с бездомными, который заключается в оказании помощи в том месте, где проживает на данный момент бездомный), работники которого не концентрируются в каком-то конкретном месте, а перемещаются по транспортной зоне и помогают бездомным адресно. Как отмечают авторы, задача работников аутрича во многом заключается в том, чтобы сократить количество столкновений бездомных с полицией [Loukaitou-Sideris A. et al., 2023, p. 1203–1204]. Мы полагаем, что к этой стратегии можно отнести и практики фиксирования случаев выдворения бездомных с вокзала с превышением должностных полномочий сотрудниками полиции и иных служб безопасности. Эта стратегия реализовывалась, в частности, на Брюссельском южном вокзале объединенными силами сотрудников социальных служб, благотворительных организаций и самих бездомных. В результате политика на вокзале в отношении бездомных несколько «смягчилась» [Meert et al, 2006].

Третья стратегия заключается во введении для людей в ситуации бездомности тарифов на проезд с большими скидками. Как отмечается в другом исследовании, проведенном в Канаде, высокие цены на транспорт не позволяют многим бездомным искать работу или добираться до нее, а это становится серьезным барьером на пути выхода из состояния уличной бездомности [Hui and Habib, 2017].

Четвертая стратегия состоит в бесплатной транспортировке бездомных в шелтеры из транспортных зон[1].

Стоит также расширить эту классификацию за счет упоминания филиалов различных социальных служб, НКО, благотворительных организаций, действующих на территории самих вокзалов и оказывающих определенные виды помощи на месте. Например, на территории вокзалов в Германии действуют филиалы социальной службы Bahnhofsmission под эгидой евангелической и католической церквей[2]. Они оказывают помощь тем, кто оказался в чрезвычайной ситуации, в том числе «экзистенциального» характера обеспечивают местом, где можно отдохнуть или переночевать, горячей едой, направляют в другие социальные службы [Busch-Geertsema, 2006].

Логики взаимодействия с бездомными на вокзалах

Заметное количество англоязычной исследовательской литературы, посвященной выделению и описанию модусов и конкретных практик взаимодействия с бездомными в городском пространстве (включая территории транспортных хабов), в своих интерпретациях апеллирует к неолиберальной логике / «неолиберальному реваншизму» / «неолиберальной урбанизации», «реколонизации города капиталом», которая подразумевает превращение публичного пространства в частное, наполовину частное или квазипубличное и его коммодификацию [Doherty et al., 2007; Hennigan & Speer, 2019]. Города

[1] О проблематичности транспортировки людей можно прочитать в материале The Guardian, где показано, как более 10 тысяч бездомных людей транспортировали из Сан-Франциско «билетом в один конец», зачастую для того, чтобы освободить приюты, дав надежду многим на то, что переезд поможет им начать жизнь заново, хотя это не всегда приводило к улучшению жизни людей и выходу из состояния бездомности. Bussed out How America moves its homeless [Электронный ресурс] <https://www.theguardian.com/us-news/ng-interactive/2017/dec/20/bussed-out-america-moves-homeless-people-country-study> [Дата обращения:15.10.2024].

[2] Сайт миссии Bahnhoffsmission [Online] <https://www.bahnhofsmission.de/index.php?id=1933> [Дата обращения] 12.08.2024.

соревнуются друг с другом за привлечение капитала, стремятся создать наиболее привлекательные условия для бизнеса, что помимо всего прочего предполагает контроль за движениями бездомных и управление ими. Освоение бизнесом вокзалов как выгодной локации (большая проходимость, меньшие ограничения по часам работы) для реализации широкого спектра коммерческих активностей могут приводить к стигматизации бездомных на специфических основаниях. Бездомные/пьяные/попрошайки — «нежелательные», «лишние» элементы в потребительском опыте платежеспособных клиентов.

Джонсен и Фицпатрик выделяют несколько категорий мер, применяемых к бездомным в ситуации неолиберальной урбанизации, которые мы будем называть логикой исключения:

- законодательные (например, криминализация уличного образа жизни);
- физические (манипуляции с городским пространством, чтобы исключить нежелательные группы/активности);
- надзорные (усиление контроля общественных/квазипубличных мест);
- дискурсивные (конструирование отталкивающего образа бездомного) [Johnsen & Fitzpatrick, 2010].

Любопытно, как в ряде случаев в стремлении ликвидировать бездомность ее делают гипервидимой. Пример такой дискурсивной практики описан в статье Голдфишера, анализирующего кампанию против бездомных в Нью-Йорке 2015 г. [Goldfischer, 2018]. Эта кампания под названием «Peek-A-Boo, We See You Too» была инициирована полицейским профсоюзом и призывала сотрудников не при исполнении и всех неравнодушных граждан фотографировать лежащих на улицах бездомных, попрошаек, наркоманов: эти фотографии публиковались на созданном для кампании сайте с целью продемонстрировать властям, в каком ужасном состоянии находится Нью-Йорк. Голдфишер использует концепт эпистемического бэкграундинга, чтобы продемонстрировать механику производства знания о субъекте, который сам в этом производстве принять участие не может, поскольку объективируется. Фотографии бездомных производят знание о них вокруг них, но не для них. Тела бездомных фреймируются фотографиями, криминализируются, помещаются вне закона. Как правило, на фотографиях был запечатлен один образ: мужчина средних лет, растянувшийся на тротуаре, грязные лохмотья, кружка для милостыни, спальный мешок. Так смотрящий на фотографии видит конкретного человека, но не задумывается о структурных причинах бездомности, не задумывается о том, что человек может и не быть бездомным — итоговым аргументом причисления человека к «бездомному» становится само его присутствие в Гарлеме [Ibid.].

Логике исключения подчиняются как меры карательного характера со стороны полиции, охранных служб, так и практики «заботы», инклюзии, осуществляемые благотворительными организациями,

социальными службами и в ряде случаев — также полицейскими и охранниками [Hennigan & Speer, 2019], поскольку эти практики направлены на контейнирование маргинальных групп, прежде всего бездомных, сокрытие их от всеобщего обозрения в специализированных учреждениях. То, что кажется заботой, в действительности может вписывается в аппарат карающих практик. Шелтеры оказываются в одном ряду с тюрьмами, цель у них одна — изоляция и дисциплинирование неугодных тел, так как бездомные в антураж коммерчески привлекательных зон не вписываются[3].

Любой приют, шелтер, с точки зрения рассмотренной литературы, — удобный инструмент для полиции, который позволяет им арестовывать бездомных, конфисковывать их имущество под видом соблюдения санитарных норм. В логике исключения шелтеры функционируют как службы, ориентированные на жалобы, интересы резидентов того или иного района, бизнеса, политиков, а интересы бездомных игнорируются [Herring, 2021].

Было бы весьма опрометчиво считать исчерпывающей объяснительную силу этих аргументов, в рамках которых все стратегии взаимодействия с маргинализированными группами в городском ландшафте подчиняются неолиберальной/капиталистической логике. Критики подхода, ориентированного только на рассмотрение карательных практик, помимо обращения внимания на чересчур эмоциональный вербальный регистр [May & Cloke, 2013], предостерегают от некорректной экстраполяции выводов, полученных на ряде кейсов в нескольких городах Северной Америки, на кейсы в других городах и странах с более развитой и сильной системой социальной поддержки, и в целом выступают за более взвешенную оптику «правительственного ассамбляжа» (governmental assemblage), включающего в себя различные интервенции, рациональности, императивы, дискурсы, материальные объекты, которые собираются случайно и ситуативно посредством агентности акторов в сборке, и эта сборка обладает способностью быть относительно автономной от более широких структур и процессов [Clarke & Parsell, 2020].

[3] В некоторых исследованиях отмечается, что бездомные люди могут чувствовать себя в шелтерах небезопасно, там их могут ограбить, отнять вещи, которые многое для них значат и создают ощущение дома. Информанты из Германии отмечали, что на улице у них больше свободы и возможностей, чем в шелтере, где все жестко регулируется и регламентируется. «Вы перестаете быть личностью и превращаетесь в проблему, которую они должны решить» [Schneider, 2022, p. 238]. Помимо этого, критикуется идея гендерно-разделенных шелтеров, поскольку многие бездомным приходится разлучаться со своими партнерами при заселении. В то же время, идея совмещенных по гендерному признаку шелтеров также критикуется, поскольку многие женщины чувствуют себя в них небезопасно.

Стоит отдельно подчеркнуть, что законодательство, особенно если оно сформулировано нечетко и открыто к разным интерпретациям, позволяет полицейским становиться интерпретаторами норм на локальном уровне [Levi, 2021]. К примеру, полицейские «на передовой» иногда могут игнорировать приказы руководства в отношении некоторых безобидных, на их взгляд, проявлений уличной культуры [Johnsen & Fitzpatrick, 2010]. Поднявшись на уровень выше, мы тоже можем найти аналогичные кейсы: в лондонском округе Вестминстер властям было затруднительно применять предписания об антисоциальном поведении (the Anti-Social Behaviour Orders)[4] по отношению к просящим милостыню, так как главный магистрат в подавляющем большинстве случаев отказывался от их применения, поскольку не находил достаточных оснований обвинить их в домогательстве / создании беспорядка [Johnsen & Fitzpatrick, 2010]. Таким образом, важно тщательно изучать реальные локальные практики, которые являют собой селективное, нюансированное, творческое правоприменение [Donoghue, 2008].

Что касается образа шелтера как тюрьмы, в некоторых исследованиях, включающих в себя интервью с бездомными, описаны случаи, когда социальные центры, приюты и другие аналогичные организации действительно помогают представителям уязвимых категорий поправить свое положение, а кто-то из бездомных даже признавался, что применение к ним предписаний об антисоциальном поведении спасло им жизнь [DeVerteuil, 2006; Herring, 2021; Johnsen & Fitzpatrick, 2010].

Хотелось бы упомянуть еще одну гипотезу, которая расширяет представление о логиках, которые могут формировать и направлять стратегии взаимодействия с бездомными. Эта логика кажется весьма релевантной для анализа практик на вокзалах. Речь идет о концепте «пешеходности», в рамках которого в городе выделяются зоны, предназначенные для свободного движения пешеходов, соответственно, перед служителями порядка стоит задача обеспечивать максимальную реализацию этой функции; люди онтологически уравниваются в своем статусе с материальными объектами, все вещи делятся на

[4] Anti-Social Behaviour Orders — комплекс предписаний, действовавших на всей территории Соединенного Королевства с 1998 до 2014 год (с 2014 года они были отменены в Англии и Уэльсе и заменены на гражданско-правовые запреты и предписания о криминальном поведении) в отношении лиц, вовлеченных в «антисоциальное поведение». К таковому относились алкогольное опьянение, проявление агрессии в отношении других лиц, попрошайничество, справление нужды в общественном месте, бродяжничество/праздношатание («намеренное»), вандализм и т.д. Среди пресекающих такое поведение мер — запрет возвращаться на определенную территорию и предписание обратиться в социальные службы, ходить в группы поддержки и т.д.

две категории — препятствующие движению (и подлежащие устранению) и не препятствующие движению [Blomley, 2007; Levi, 2021]. В рамках этой логики абсолютно не важно, кто или что находится перед человеком, следящим за порядком.

«Пассажиры», «посетители», «покупатели», «граждане», «жители», «вурдалаки», «тараканы», или кого сегодня можно встретить на московских вокзалах

Статус вокзала в России претерпевал изменения в зависимости от социально-экономической и политической обстановки [Höjdestrand, 2005; Stephenson, 2017]. Последнюю радикальную трансформацию крупного российского вокзала в исследовательской литературе зафиксировала Т. Хёйдестранд [Höjdestrand, 2005]. В своей книге, посвященной изучению бездомности в Санкт-Петербурге, она показывает, что в конце 80-х — начале 90-х годов бездомные могли сравнительно просто проходить в здание Московского вокзала, их часто нанимали на подработку, а иногда бездомные могли работать там постоянно — например, в ларьках с едой. Однако с наступлением периода экономического роста городские власти инициировали трансформацию общественных пространств города в более привлекательные места в «евростиле». Вокзалы начинают модернизировать в стремлении сделать их более «презентабельными». Также декларируется намерение сделать вокзалы безопасными пространствами перед лицом террористической угрозы[5]. Одной из первых мер для достижения поставленных целей становится полное исключение бездомных людей [Höjdestrand, 2005, p. 94][6].

[5] Можно проследить параллели в обоснованиях необходимости ужесточить надзор за территорией вокзала и отказывать бездомным в доступе к ней с европейскими кейсами. В них также использовался антитеррористический аргумент, однако, как отмечается в одном из исследований политики регулирования итальянских вокзалов, на самом деле усиление контроля предшествовало терактам в Мадриде 2004 г. и Лондоне 2005 г: запрет находиться без билета на вокзале и даже пользоваться уборными на его территории был введен в 1996 г. [Tosi & Petrillo, 2006].

[6] «Окончательный удар был нанесен приближающимся трехсотлетним юбилеем города в 2003 году, после чего Московский вокзал стал похож на любой гипермодный столичный транспортный объект: стерильные рестораны быстрого питания на западный манер, магазины, а не киоски (за исключением нескольких безупречно чистых фастфудов), и, кроме того, тщательная реорганизация милицейского надзора, позволившая явно разросшейся милиции проверять документы у каждого путешественника, который, как ка-

Хёйдестранд в своем анализе актуализирует различение пространства на «первоклассное» («prime space») и «маргинальное» («marginal space») — эта концептуализация часто используется в исследованиях бездомности и других маргинализированных групп [Snow & Anderson, 1993]. Из первоклассных пространств — общественных зон отдыха, парков, музеев и т. д. — бездомные исключаются с наибольшей интенсивностью, поскольку они, говоря словами Мэри Дуглас, «оскверняют» эти места [Дуглас, 2000]. Маргинальные пространства, в свою очередь, удалены от скоплений людей — это склады, пустыри, зоны под мостами или автострадами. Эти пространства могут становиться убежищами для бездомных, поскольку не имеют особой ценности для облика города [Perry, 2013, p. 434]. Маргинальные пространства «оторваны от пространства работы, общения и личной гигиены» и часто становятся объектами государственных «зачисток» [Langegger & Koester, 2016, p. 7]. По этой причине, «чтобы выживать, им [бездомным] нужно занимать место в первоклассном пространстве, а для сна и отдыха они используют маргинальные пространства» [Höjdestrand, 2005, p. 78].

Такая категоризация пространства не подразумевает существование лишь этих двух состояний — они скорее обозначают крайние точки диапазона градиентных статусов. Тем не менее, в кейсе Московского вокзала, который описала Хёйдестранд, вполне четко прослеживается вектор движения в сторону ликвидации амбивалентности вокзала и превращения его в первоклассное пространство.

Свидетельства этой интенции мы находим и в медийном освещении политики, проводимой РЖД и в последние 10 лет. Например, в 2017 году Тимур Соцкий, глава пресс-службы Дирекции железнодорожных вокзалов, упоминая уже вокзал не в Санкт-Петербурге, а в Москве, сообщил изданию «Аргументы и факты»: «Мы делаем всё, что в наших силах. В первую очередь меняем формат вокзального пространства, убирая точки „антисоциального притяжения“. Например, на днях на Казанском вокзале с поперечной платформы убрали все кафе типа забегаловок, реформируем зоны торговли, залы ожидания. Повышаем уровень комфорта и услуг, чтобы сама среда не допускала наличия опасных элементов» [Костенко-Попова, 2017].

Если обратиться к перечисленным нами ранее логикам, которые могут обуславливать имплементацию тех или иных практик взаимодействия с бездомными, кейс вокзалов на уровне описания Хёйдестранд (с фиксацией на практиках исключения) и на уровне деклараций акторов-представителей проводимой политики кажется

жется, родом с Кавказа. Бомжей не видно, за исключением пары очень старых бабушек, которые, видимо, до сих пор пользуются своеобразным иммунитетом» [Höjdestrand, 2005, p. 109].

модельным для иллюстрации логики исключения, причем исключительно этой логики.

Тем не менее, данные наблюдений и интервью в рамках нашего исследования позволяют говорить о гораздо более гетерогенном ландшафте как практик, так и логик. Несмотря на принятие мер по ужесточению контроля за бездомными, недавнее исследование демонстрирует, что вокзалы являются распространенным местом ночлега для людей в ситуации бездомности в Москве [Цацура, Клюева, 2022, с. 421]. По этой причине можно говорить о сохраняющейся актуальности описания Комсомольской площади, или Площади трех вокзалов (Ленинградский, Ярославский и Казанский вокзалы), предложенного ранее Стивенсон: это «центральный узел в физической и ментальной географии бездомных людей» в Москве [Stephenson, 2017, p. 20].

Поскольку категория «бездомности» размытая и ни в исследовательской литературе, ни в повседневных практиках нет консенсуса, кого и в какой ситуации считать «бездомным», мы столкнулись с очевидной проблемой нашего исследования — как понять, каким образом сотрудники вокзала взаимодействуют с категорией людей, которую невозможно очертить, и идентификация которой будет отличаться у разных акторов? Именно поэтому мы отталкивались от обратного — прежде всего, нас интересовало, как *сами сотрудники решали для себя вопрос идентификации*.

В разговоре с дежурным по вокзалу возник такой сюжет: сотрудник разделяет всех людей на вокзале на две категории: «посетители» и «пассажиры». По его словам, для сотрудников на вокзале нет никаких бездомных: «Может, он пришел посидеть в КФС пивка попить». Даже если у человека нет билета или он неопрятно выглядит, он является «посетителем», а значит, имеет право находиться на вокзале. Ту же линию аргументации транслирует и сотрудник транспортной безопасности: «Ну, зайдет тот же бомж в магазин. Его уже не выгонят. Ну, он зашел. Он *покупатель*[7]» (сотрудник транспортной безопасности). Эта логика вступает в заметное противоречие с логикой исключения, согласно которой бездомные подлежат удалению с территории вокзала, поскольку подразумевается, что они не могут выступать в роли покупателей по умолчанию. Здесь же бездомные маркируются как потенциальные покупатели, и этот потенциальный статус легитими-

[7] Пространство, в котором находится человек, может маркировать его статус. Некоторые исследователи отмечают, что бездомные стремятся к анонимности и не-узнаванию и не-распознаванию как «бездомные». Это может влиять на то, что они избегают появления в местах, которые обязательно маркируют их как бездомных (например, рядом с приютами) [Langegger, Koester, 2016, p. 11]. Соответственно, заходя в магазин, человек принимает вписанную в пространство роль пользователя, то есть покупателя, что дает ему возможность хотя бы временно не идентифицироваться другими как бездомный.

руется просто присутствием на территории магазина, факт покупки товара не обязателен. С другой стороны, у некоторых бездомных выработаны практики, позволяющие им фактически становиться покупателями. Сотрудник закусочной у вокзала в ответ на вопрос, заходят ли в нее бездомные и, если да, то как себя ведут, смеясь, рассказал про одного такого посетителя, «дядю Гену» (имя изменено), который ловит снаружи проходящих людей и просит купить ему поесть: «У него лицо такое, что как увидишь, сразу захочешь че-нить ему подарить». Любопытно отметить, что, когда молодой человек на кассе прервал с нами разговор для того, чтобы обслужить посетителя, тот, будучи не бездомным, выразил удивление высоким ценам. Несмотря на это, как мы смогли позже убедиться и сами, дяде Гене действительно удавалось убеждать покупать ему в закусочной еду, причем он выбирал конкретные позиции из меню.

Тем не менее, нельзя утверждать, что бездомные обладают беспрепятственным доступом на вокзал. Тот же дежурный вокзала, который изначально разделял всех находящихся на вокзале на посетителей и пассажиров, в ответ на прямой вопрос про бездомных ответил так: «Тех, о ком вы говорите, просто выводят с вокзала». Другие сотрудники называют эту регулярную процедуру «зачисткой». Такое название многие информанты давали ночному обходу вокзала, который осуществляли сотрудники транспортной безопасности и полицейские. Этот обход описывался сотрудниками как «наведение порядка» — в рамках него из здания вокзала могут выгнать, к примеру, людей без билетов или пьяных, в том числе и бездомных. «А вот они идут, которые делают зачистку. Это наши сотрудники, полиция. Вот как раз они сейчас сгонят… *жителей*, вот сгонят в следующий зал» (сотрудница на рамке Ленинградского вокзала). Важно обратить внимание, что из этой цитаты становится понятно, что в ряде случаев зачистка предполагает не удаление с вокзала, а *перемещение* человека из одного зала в другой, вероятно, в область ответственности другого работника. Это подтверждает цитата из интервью с сотрудником транспортной безопасности: «Если *на нашей территории* лежит, то, естественно, мы реагируем». Так, можно сделать вывод, что ответственность на вокзалах распространена пространственно.

Зачистка происходит ночью, когда людей меньше: «Днем как бы они [бездомные] сливаются с массой пассажиропотока, да, и то есть в основном… С ними мы не контактируем» (сотрудник транспортной безопасности).

Важно сразу отметить, что не существует закона или правила, по которому можно выгнать человека из здания вокзала[8]. Это никак

[8] За исключением ситуаций, когда человек находится в состоянии алкогольного опьянения. Не претендуя в статье на подробный анализ юридической стороны нашей темы,

законодательно не урегулировано, однако сотрудники транспортной безопасности все равно могут использовать различные стратегии по контролю за перемещениями людей на вокзале. Самая распространенная стратегия — это попросить человека уйти с вокзала, аргументируя это тем, что у человека нет билета. Сотрудники также могут настойчиво предлагать человеку покинуть вокзал под разными предлогами. Если это не удается, сотрудники могут вызывать полицию. Сами дежурные или сотрудники транспортной безопасности (которые и проводят «зачистку») не имеют права выгнать человека с вокзала, и важно, что многие люди, в том числе, и бездомные, знают об этом. Таким образом, тот, кто первый будет апеллировать к полиции, будет прав: если сотрудник вызвал полицию, то нарушителем будет бездомный; если бездомный успел вызвать и пожаловаться, то бездомный становится несправедливо выгнанным посетителем.

Некоторые информанты отмечают новую практику, которую бездомные используют, чтобы остаться на вокзале: они стали «переодеваться в одежду СВО» — предположительно, символический капитал «бойца СВО», который выражается в Z-атрибутике и милитари-стиле, дает бездомным возможность заходить на вокзалы. Такая маскировка становится стратегией, с одной стороны, прохождения в те места, откуда раньше бездомных выгоняли (или куда их не пускали), с другой — сокрытия своего статуса бездомного. Другие сотрудники указывали, что начали чаще видеть людей в военной форме на вокзале, но могут никак не реагировать на них, даже если они пьяные или у них нет билета. «Очень много есть с зелёным, с зелёным, с камуфляжем, но просто… Ну, вот пьяный, ну мало ли, у него такая психологическая травма, оттуда едет. Может, он напился от этого. Я не могу пока это определить» (сотрудник транспортной безопасности).

До «зачистки» происходит другая процедура — «отсев». Чтобы попасть на вокзал, любому человеку нужно пройти через рамку досмотра — именно там происходит первый «отсев» людей, которые, по мнению дежурных на рамке, не должны попасть на вокзал. Для этого сотрудники могут задавать наводящие вопросы, например, узнавать, куда едет человек. Если он, пытаясь пройти на Ленинградский вокзал, утверждает, что едет в Краснодар, то его могут не пустить, так как

следует отметить неоднозначность и размытость законов, которые регулируют подобные практики исключения. Как мы уже отметили, дежурный считает, что многие люди могут прийти на вокзал чтобы «попить пивка» — как минимум, попить пивка может также и множество пассажиров (и не только пивка). Таким образом, нахождение на вокзале в состоянии алкогольного опьянения еще не означает, что полиция будет как-то на это реагировать. Помимо этого, стоит отметить, что все эти вопросы может решить только полиция, полномочий выгнать кого-то с вокзала у дежурных или сотрудников транспортной безопасности нет.

с этого вокзала в Краснодар поезда не отправляются. Помимо этого, сотрудники смотрят на внешний вид человека, на его «опрятность» и оценивают его запах и одежду: «…есть определенные требования к гражданам, независимо от того, бомжи там, не бомжи — чтоб были чистые и трезвые, не вонючие». Другой сотрудник все-таки выделял бездомных как категорию и признавал, что их на вокзал старались не пускать: «…скажем так, стараемся *граждан-бездомных* не пускать на вокзал, чтобы другие пассажиры не чувствовали себя некомфортно». Как утверждали информанты, работающие на рамке, по виду человека «все очевидно». В процессе одного из наших интервью, работница на рамке консультировалась с коллегами, стоит ли пускать «подозрительного» мужчину: «Оцените, пожалуйста вот, пускать, не пускать?» Сам мужчина был довольно молодой, у него были документы, но не было билета. Попасть на вокзал днем гораздо проще, и, как отмечали информанты, большинство бездомных или безбилетников все равно свободно проходит на вокзал в течение дня и затем пытается остаться там на ночь.

«Зачистка» всегда проходит по-разному: поскольку универсальных регламентов нет, зачастую каждый работник лично решает, что делать с тем или иным «нарушителем»: «Мы идем с сотрудниками полиции обязательно, потому что они тут только-только имеют основания и законные права попросить их выйти. Мы вместе с ними идем и, как бы сказать, зачищаем вокзал от бомжей. Ну, от конкретных. Есть бедолаги, ну, которые трезвые, нормальные. Ну и… можно войти в положение» (сотрудник транспортной безопасности). Что за «конкретные бомжи»? «Обычно мы удаляем из вокзала тех, кто уже конкретно пьяный, в пачкающей одежде, ну и тем более буйный, да» (он же).

Неопрятно выглядящим, неприятно пахнущим людям даже при наличии денег могут отказать в использовании капсульного отеля, или «капсулы», располагающегося на втором этаже Ярославского вокзала. В этом призналась сотрудница этого «отеля», несмотря на то, что формально для сна в капсульном отеле не требуется никаких документов. Несмотря на привлекательное объявление, сон в этом «отеле» вряд ли можно назвать комфортным, при этом стоимость за шесть часов сна составляет 900 рублей (Рис. 1).

В то же время на вокзале есть бездомные, которых могут и не трогать, закрыть глаза на то, что они там ночуют. У этих людей есть клички, их знают многие сотрудники на вокзале: «Инженер», «Еврей», «Монах» и т. д. Эти люди не пьют и не ругаются, но ночуют на вокзале регулярно — их «зачистка» может не касаться.

Тем не менее, многое зависит от ситуации, например, если на бездомного пожалуются пассажиры, то транспортной безопасности и полиции придется отреагировать. Одна из охранниц ленинградского вокзала разделяет бездомных на «приличных» и «дебоширов»:



Рис. 1. Капсульный отель на втором этаже Ярославского вокзала

«Бездомных, если они выглядят прилично, могут оставить ночевать на вокзале. Если дебоширят, то выгоняют».

Зачастую судьба бездомного зависит от того, какой работник его обнаружил. При этом сама идентификация бездомных происходит по принципу «примелькания»: если одного и того же человека начинают часто замечать на вокзале, это может вызвать подозрение и привести к «удалению» на улицу. Будет ли при этом вызываться полиция или социальная служба, решает отдельный работник.

В отличие от, к примеру, кейса варшавского вокзала, который мы упоминали, «начальство» не снабжало сотрудников, ответственных за поддержание порядка, четкими инструкциями по перенаправлению бездомных в приюты и службы, оказывающие помощь нуждающимся. Вместо официально прописанных рекомендаций или регламентов, руководство вокзала может «на словах» и в туманных формулировках сообщать требования примерно так: «Следите, контролируйте, чтобы не было того-то, того-то» (именно так описал задачи начальства один из сотрудников). Очевидно, что, с одной стороны, такая неофициальная позиция развязывает руки сотрудникам, которые могут заниматься самоуправством, с другой же — сотрудники могут вообще избегать каких-то контактов с людьми, которые кажутся им бездомными, поскольку никаких правил нет. В основном

работников вокзала судьба бездомных не беспокоила. Когда мы задавали вопросы о том, есть ли возможность у бездомных подзаработать на вокзалах или почему, на их взгляд, бездомным так важно попасть на территорию вокзала сотрудник транспортной безопасности ответил: «Это я уже не знаю <…> Это не ко мне вопросы».

Отчасти возможность не переживать за бездомных обеспечивает разделение бездомных на достойных сочувствия и снисхождения и на тех, кто этого не достоин. Эта риторика присутствовала в большинстве проведенных интервью с работниками вокзала. «Недостойные» описываются как «грязные», «ленивые», «вонючие», «опущенные», которые «все пропили в этой жизни, уже нечего терять», которые «постоянно лезут сюда» (сотрудник транспортной безопасности). Такие бездомные дегуманизируются, превращаются в речи информантов в «тараканов», в «вурдалаков», в «это». Сотрудница вокзала, указывая на группу бездомных, сидящих на ступенях у входа на вокзал, сообщила: «Вон, в в серых штанах, черной футболке сидит женщина, если *это* можно назвать женщиной». Она также утверждала, что помогать таким бездомным бессмысленно, поскольку оставаться на улице — во многом их выбор: «…где-то же их кормят, моют, переодевают <…> Два дня такими побудут, а потом возвращаются в такую жизнь». Другой информант, работник службы безопасности, утверждал, что единственная стратегия работы с ними вызов полиции и «удаление» с вокзала на улицу.

С другой стороны, многие информанты утверждали, что на вокзалах творится беспорядок: «[Бездомные люди] пользуются, всем, чем хотят. У них свобода» (работница Ярославского вокзала). Таким образом, утверждения о том, что бездомными занимается полиция и «удаляет» их с вокзала, соседствовали с историями о чуть ли не захвате бездомными всего пространства вокзала: «Зал для ожидания и зал для военных: они атаковали все и орут. Люди с ними не связываются, стараются обойти. Они там как дома у себя, и ничего с ними сделать нельзя. В пятом, шестом зале, да их везде много, по всему вокзалу. Они находят билеты, подбирают, который пассажир нормальный приехал, воспользовался, выбросил. Они его подбирают и по билету проходят сюда. На ночь, могут вот тут на первом этаже посидеть. Они как тараканы со всех сторон, если вас это интересует» (работница Ярославского вокзала).

Бездомность как результат личного выбора и как личная вина — такую точку зрения некоторые исследователи считают элементом логики исключения, иллюстрацией неолиберального дискурса о личной ответственности каждого человека за свое благополучие, о том, что всегда есть шанс заработать и поправить свое положение. Однако мы полагаем, что эта логика не свойственна исключительно капиталистической идеологии: аналогичное отношение к «тунеядцам» можно было встретить и, например, при советском режиме.

Стоит также отметить что, несмотря на нескрываемое отторжение, которое выражали информанты в отношении бездомных, в ходе интервью выяснялось, что такую установку на расчеловечивание нельзя назвать распространенной среди всех работников. Так, сотрудник транспортной безопасности, рассказывая, что несколько раз вызывал бездомным скорую помощь, был убежден, что не может поступить иначе: «Как-никак, это же человек». Еще один вариант при взаимодействии с предположительно бездомными, у которых на территории вокзала возникают острые проблемы со здоровьем, описали сотрудники Ленинградского вокзала, стоявшие на рамке — вызвать «социальный патруль»[9]. Часто бывает, что сам бездомный может попросить помощи, иногда бездомные отказываются от помощи и не едут никуда с социальными службами. Дежурному сообщают о проблеме, затем вызывается социальная служба или скорая, затем бездомный может уехать, либо остаться каким-то образом на вокзале, либо его просто попросят выйти на улицу.

Хотелось бы снова подчеркнуть, что за исключением случаев, когда жизнь бездомного очевидно находится под угрозой и он/она нуждается в скорой медицинской помощи, четкого регламента взаимодействия с бездомными нет, и потому есть основания говорить не о единой логике, структурирующей существующие практики, а об ассамбляже логик. Большое значение имеет личностный фактор: убеждения конкретного актора, обладающего определенной властью на локальном уровне в условиях отсутствия соответствующего законодательства и четких инструкций, его личное представление о «порядке». С другой стороны, можно говорить о самой амбивалентности, ситуативности принятия решений как о едином структурирующем принципе в пространстве мерцающих и изменчивых практик. Человека могут не пустить на вокзал, опираясь на несуществующее правило, а могут и пустить; могут выгнать с вокзала, а могут и позволить там переночевать с сумками и мешками; некоторые сотрудники могут попробовать выгнать «нарушителей» на улицу, а некоторые — просто увести в другой зал, за который уже не несут ответственность.

Безусловно, разнообразие практик и логик не бесконечно, и мы можем выделять общие тенденции. В частности, в отличие от более ранней политики, больше не ставится задача сделать бездомность «невидимой», главное требование — контроль за порядком, потому бездомные могут сидеть на улице или на самих вокзалах, если они не пьют алкоголь, не шумят, не привлекают внимания, выглядят опрятно: «Сидит и сидит, это не запрещено, у нас страна свободная» (сотрудник транспортной безопасности). Можно предположить, что такая лояльность все же связана не с либеральными взглядами сотрудников,

[9] Мобильные бригады помощи бездомным Центра социальной адаптации имени Е. П. Глинки.

а осознанием, что «опрятный и тихий» бездомный не нарушает порядок, следовательно, проходящие люди не будут интерпретировать нахождение такого человека на вокзале как ошибку или халатность сотрудников транспортной безопасности. Таким образом, сотрудники вокзала, полиция, служба безопасности во многих случаях может свести взаимодействие с бездомными к минимуму и, как правило, многие интеракции с бездомными происходят не потому, что сотрудники стараются им помочь или, наоборот, выгнать с вокзала, а потому что «надо же что-то сделать, как-то отреагировать» в зависимости от конкретной ситуации. Сотрудники могут не пустить или попробовать выгнать человека из здания вокзала (вне зависимости от того, бездомный это или нет), если сотруднику кажется, что человек по какой-либо причине может нарушить порядок.

Мы считаем важным подчеркнуть, что отсутствие регламентов, универсальных рекомендаций и выработанных моделей взаимодействия с бездомными иногда может приводить как к полному игнорированию беспорядка или ситуаций, когда человеку необходима помощь, так и к жестким и дискриминирующим интервенциям сотрудников вокзалов, причем эти интервенции могут быть применены в том числе к тем, кого посчитали бездомным ошибочно. В качестве примера приведем попытку выгнать из здания продавщицу, работающую на вокзале, которая вызвала подозрение, поскольку долго сидела на лавочке без вещей: «У меня перерыв, получается, официальный, да, там, там… Я иногда просто закрываю магазин, ну, по телефону поговорить, там, и все. У меня важный разговор, чтобы никто не отвлекал, я закрываю и иду туда в зал. Села, народу рядом нету, я открываю телефон, набираю, вот, и говорю. Но один раз я так сидела, минут 10, позвонила уже, перерывчик у меня. И подходит полиция. Здесь есть два вида, ну, как, полиция и вот эти, служба безопасности. И они в лицо смотрят, и это, каждую твою… Они меня знают, но все равно они проверяют все. Они подходят и спрашивают. Поднимают меня, если я глаза закрыла. Говорят, что вы тут сидите? Я говорю, да я вот работаю здесь, может, они увидели меня в камеру и ко мне подошли, я не знаю. Они смотрят в камеру, спросили, почему вы здесь сидите?» (продавщица на Ярославском вокзале).

За все время наблюдений и интервью мы ни разу не сталкивались с медицинскими или социальными работниками, коммуницирующими с бездомными. В процессе наших наблюдений мы заметили, что НКО и иные социальные службы концентрируются прежде всего вне пространства вокзалов, их деятельность вынесена в другие локации. Такой локацией является парковка за Ярославским вокзалом, где собирается бóльшая часть бездомных людей и в целом людей, оказавшихся в сложной ситуации (Рис. 2).

Социальные службы и благотворительные организации привозят сюда еду и горячий чай, одежду и изредка лекарства. Пространство парковки создает достаточно сепарированную и скрытую зону:



Рис. 2. Парковка за Ярославским вокзалом, где благотворительные организации предлагают желающим еду (фото сделано 4 февраля 2024 года, в воскресенье)

чтобы до нее добраться с привокзальной площади, нужно пройти несколько закоулков и поворотов. Так, и это звучит весьма парадоксально, невидимыми бездомных делают не полиция, не служба безопасности, а организации, чья главная декларируемая цель — забота о бездомных, внесение вклада в решение проблемы бездомности.

За помощью на парковку приходят не только бездомные — несколько информанток, с которыми мы пообщались, приходят туда, потому что у них нет денег на еду и одежду. Одна из информанток пришла сюда, чтобы встретиться с волонтером фонда «Люди» и заказать у него лекарства. Информантки отмечали, что парковка — неприятное и опасное место, поскольку порядок там никак не регулируется. «Есть бездомные, есть очень нуждающиеся, есть вот пьянь, и их тоже обслуживают. Они хулиганят, тут очень плохо организовано, они не следят за этим. Иногда помогают. Бездомных некоторых знаю» (информантка, не-бездомная).

Как отметил сотрудник службы транспортной безопасности, отдельную угрозу для бездомных представляют сотрудники рабочих домов, которые эксплуатируют бездомных за минимальное возна-





Рис. 3. Объявления рабочих домов

граждение: «А сейчас уже очень много появилось рабочих домов, которые берут их и держат в скотских условиях, денег недоплачивают, еще что-то, пользуются ими, да, прям ходят вечерами, там, вылавливают их». По всему привокзальному пространству и в особенности на заборах, столбах и стендах рядом с парковкой развешаны объявления о работе с телефонами рабочих домов, которые упоминали информанты (Рис. 3).

Как видно на фотографии, многие объявления сорваны или порваны, что может демонстрировать конкуренцию между рабочими домами или работу волонтеров НКО.

Заключение

Бездомные — это гетерогенная группа, и это ставит под сомнение возможность «изучать бездомность», поскольку те, кого по международным классификациям можно назвать бездомными, обладают очень разным опытом [Busch-Geertsema, 2010]. В нашем исследовании мы фокусировались не на самом опыте бездомности, а на том, какие существуют стратегии взаимодействия с людьми на Ярославском и Ленинградском вокзалах. Мы не ставили задачу сконструировать очередную концептуализацию бездомности, поместив себя в метапозицию, — вместо этого мы сфокусировались на том, как вопрос о принадлежности того или иного человека к категории бездомных решали конкретные сотрудники Ярославского и Ленинградского вокзалов и как в столь же конкретных случаях в зависимости от принятого решения выстраивалось взаимодействие с человеком.

Кто и каким образом регулирует перемещения на вокзале? Как показало наше исследование, универсальных стратегий взаимодействия с бездомными (точнее говоря, теми людьми, которых бездомными считали работники) на исследуемых вокзалах нет, а обнаруженные форматы взаимодействия можно было бы назвать *логикой распределенной ответственности*. Интервью и наблюдения на вокзале и привокзальных территориях показали, что сотрудники, как правило, перекладывают ответственность за взаимодействия с бездомными друг на друга: дежурные говорят, что все вопросы с бездомными решает полиция, полиция отправляет к сотрудникам транспортной безопасности и наоборот. В интервью с дежурными на вокзале чаще всего возникала апелляция к «силовым» структурам — на вокзалах с бездомными чаще взаимодействуют службы безопасности, охрана и сотрудники полиции. Работники медпунктов и аптек также утверждали, что чаще всего с бездомными взаимодействуют сотрудники полиции и охраны — можно предположить, что бездомные

просто не имеют возможности добраться до медпункта и попросить лекарства, поскольку будут сразу же остановлены полицией, которая дежурит рядом с дверью в медпункт. Сотрудницы вокзальной аптеки, в свою очередь, рассказали, что к ним могут иногда заходить волонтеры и покупать лекарства для бездомных, но сами бездомные в аптеки не приходят. Нарративы сотрудников вокзала, которые находились в иерархии ниже и работали на улице (уборщики, носильщики вещей) были иными, и в них демонстрировалась другая форма взаимодействия с бездомными. Они отмечали, что бездомные часто могут мусорить или пить на вокзале, но, по их словам, бездомные редко нарушают порядок и часто помогают уборщикам собирать мусор на Комсомольской площади (не за деньги). Важно отметить, что уличные работники, в отличие от работников вокзала, наоборот, часто упоминали парковку, где бездомных могут накормить. Более того, они часто советовали бездомным пойти туда и получить необходимую помощь.

Не только на уровне российского законодательства, но и на уровне указаний со стороны руководства вокзалов не зафиксировано конкретное определение бездомности как противоправного поведения, влекущего за собой применение комплекса конкретных санкций. Эта амбивалентность наделяет большей властью рядовых сотрудников вокзала, которые как минимум занимаются интерпретацией обтекаемо сформулированных норм, как максимум — сами выступают нормотворцами. В результате достаточно широкого пространства для интерпретации, вместо единой строгой логики взаимодействий с бездомными мы наблюдаем ассамбляж логик и практик, ситуативный и личностный характер интервенций. Принимая решение о том, позволять ли человеку оставаться на территории вокзала, сотрудники субъективно оценивают степень опрятности внешнего вида человека и резкости исходящего от него запаха, частоту его появления на вокзале, степень алкогольного опьянения и «буйности» его поведения, приемлемость положений, которые принимает его тело. Значение имеют моральные, этические убеждения сотрудников: в ряде интервью информанты рассуждают в категориях личной вины человека за свое бедственное положение. В других случаях аргументация с позиции морали не играет заметной роли, и сотрудники руководствуются скорее прагматическими установками: они прогнозируют, насколько высок риск того, что кто-то из пассажиров может пожаловаться на человека. Если по итогам экспресс-диагностики сотрудник решает, что человек не должен / не достоин находиться на вокзале, вновь необходимо проявить изобретательность, чтобы подкрепить свое решение какими-то обоснованиями. Одна из тактик — оправдывать исключение отсутствием билета на поезд, что на самом деле не является обязательным для пребывания на территории вокзала.

Отдельно стоит отметить, что среди логик, обнаруженных нами в проведенных интервью и в результате наблюдений на вокзале, логика исключения не доминировала. Несмотря на то, что некоторые из циркулирующих в СМИ заявлений чиновников, депутатов, официальных представителей РЖД отличает неолиберальная риторика, в рамках которой бездомные расцениваются как препятствие на пути модернизации вокзала, создания для пассажиров комфортного пространства и предоставления им услуг на высоком уровне, многообразие реальных практик на вокзале нельзя свести только к целенаправленной политике превращения вокзала в «первоклассное» пространство посредством исключения неугодных тел и их контейнирования в пространства «маргинальные».

Более того, различение «первоклассных» и «маргинальных» пространств не схватывает специфику пространства вокзала. Можно было бы классифицировать вокзал как «первоклассное» пространство, поскольку практики по исключению в нем соответствуют аналогичным практикам в парках или музеях. Тем не менее, вокзал зачастую воспринимается пассажирами как сравнительно грязное/неприятное место, которое необходимо как можно скорее покинуть, а бездомные могут восприниматься в пространстве вокзала «на своем месте», и поэтому сотрудники вокзалов не чувствуют себя обязанными удалять с территории вокзала каждого человека, соответствующего по ряду выработанных сотрудниками критериев бездомному. Можно было бы определить статус вокзала как гибридную «маргинальную» зону, находящуюся в иерархии пространств ниже, чем другие общественные пространства, однако из-за своей функции посещается людьми гораздо чаще и не находится на окраине города, как другие маргинальные пространства. Однако в таком случае из уравнения выпадают практики по контролю: как мы продемонстрировали, из здания вокзала могут исключать бездомных, а это не свойственно маргинальным пространствам.

Продуктивно было бы предложить реляционную трактовку — пространство обретает статус «первоклассного» или «маргинального» в соотношении с другими пространствами. При этом кажется важной физическая близость мест друг к другу: в случае с Ярославским и Ленинградским вокзалами они обретают свой статус не в соотношении с парками и галереями, а в соотношении с пространством парковки, где кормят бездомных. Трансформация каждого из этих пространств влечет за собой трансформацию соседнего: по словам одного из информантов-полицейских, до того, как парковка стала местом, где собираются бездомные, они концентрировались на вокзале; сейчас же гораздо менее регулируемой зоной стала парковка, куда стекаются все бездомные (и не только с вокзалов).

Можно предположить, что своеобразная геттоизация бездомных на парковке может достигнуть критического момента, когда

парковка разрастется до границ вокзалов и вызовет новые трансформации этих двух зон. Если службы безопасности и полиция могут вытеснять бездомных с вокзала, то волонтеры на автостоянке, в свою очередь, напротив «притягивают» их из других районов города бесплатной едой и лекарствами, а значит, пространство вокзала по-прежнему становится точкой притяжения людей в ситуации бездомности. При этом, никаких эксплицитных указаний на вокзале на парковку нет, некоторые сотрудники вообще не знают, что на парковку приезжают социальные службы.

Минимальной моделью вмешательства на вокзале могло бы стать информирование людей в ситуации бездомности или в сложной ситуации о том, что на парковке им могут оказать помощь или направить в благотворительные организации. С другой стороны, концентрация людей на парковке имеет свои негативные стороны и потенциальные риски — парковку окружают жилые дома, жители которых могут быть против подобной концентрации людей рядом со своими домами и машинами, само пространство парковки довольно небезопасное и кроме волонтеров от НКО, которые приезжают по расписанию, там никто не дежурит. Помимо этого, на парковке оказывают точечную помощь, прежде всего, дают еду, а комплексной помощи не оказывается. Выстраивание системы дальнейшей помощи могло бы способствовать более эффективной работе с бездомными — к примеру, если бы на парковке оказывали консультационные услуги и предлагались различные форматы оказания помощи. Наконец, само расположение парковки делает бездомных невидимыми и снимает ответственность с работников вокзала — в лучшем случае бездомных могут направить на парковку, поскольку им там, возможно, помогут. Однако, как уже было отмечено, на парковке оказывают адресную помощь, следовательно, создают иллюзии конечного решения проблемы, хотя закрывают лишь ситуативные потребности людей (есть человеку захочется уже через пару часов, место для ночлега там никто не предоставит, также, как и консультационные услуги). Наиболее вероятная траектория пути бездомного после парковки — это снова возвращение в пространство вокзала, где повторятся описанные выше практики. Взаимодействие сотрудников вокзалов с бездомными может включать «поиск связей с приютами, социальными службами и медицинскими учреждениями» [Wasserman et al., 2024, p. 1801], а не функционировать по принципу исключения (причем, прежде всего, из тех зон, за которые ответственен этот сотрудник) или игнорирования/бездействия.

Литература

1. *Буланов, С.* Московские вокзалы: куда удобнее всего приезжать // Российская газета. 10.05.2023. [Online] <https://rg.ru/2023/05/10/reg-cfo/s-chego-nachinaetsia-gorod.html> [Дата обращения] 15.10.2024.
2. *Дуглас, М.* Чистота и опасность: Анализ представлений об осквернении и табу М.: Канон-пресс-Ц, Кучково поле. 2000.
3. *Костенко-Попова, О.* Точка «антисоциального притяжения». Чем Комсомольская привлекает бомжей? // Аргументы и факты. 29.09.2017 [Online] <https://aif.ru/society/safety/tochka_antisocialnogo_prityazheniya_chem_komsomolskaya_privlekaet_bomzhey> [Дата обращения] 15.10.2024.
4. *Кузинер, Е. Н.* «Пойду домой, домой это значит в подвал»: повседневные практики и стратегии выживания бездомных женщин // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2020. № 4 (158). С. 273–298.
5. Лидером по пассажиропотоку на столичных ж/д вокзалах в 2022 году стал Ярославский // РЖД. [Online] <https://mzd.rzd.ru/ru/3752/page/78314?id=207606> [Дата обращения] 15.10.2024.
6. Оценка числа бездомных на основании данных об их смертности. Validata, 2022. [Online] <https://homeless.ru/who_is/> [Дата обращения] 15.10.2024.
7. *Blomley, N.* How to turn a beggar into a bus stop: Law, traffic, and the “function of the place” // Urban Studies. 2007. No. 44 (9). P. 1697–1712.
8. *Busch-Geertsema, V.* Urban Governance, Homelessness and Exclusion. Homelessness and access to space in Germany. National Report for Germany, Working Group 1 European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels, 2006.
9. *Busch-Geertsema, V.* Defining and measuring homelessness //Homelessness Research in Europe: Festschrift for Bill Edgar and Joe Doherty, 2010. P. 19–39.
10. Bussed out. How America moves its homeless // The Guardian. 20.12.2017. [Online] <https://www.theguardian.com/us-news/ng-interactive/2017/dec/20/bussed-out-america-moves-homeless-people-country-study> [Дата обращения] 15.10.2024.
11. *Carminucci, C.* Models of social action and homeless support services mapping for some major European train stations //European Journal of Homelessness. 2011. Vol. 5. No. 2.
12. *Clarke, A. and Parsell, C.* The Ambiguities of Homelessness Governance: Disentangling Care and Revanchism in the Neoliberalising City // Antipode. 2020. No. 52. P. 1624–1646. [Online] <https://doi.org/10.1111/anti.12671> [Date of access] 15.11.2024.
13. *DeVerteuil, G.* The local state and homeless shelters: Beyond revanchism? // Cities. 2006. No. 23(2). P. 109–120.
14. *Ding, H., Loukaitou-Sideris, A., Wasserman, J. L.* Homelessness on public transit: A review of problems and responses //Transport Reviews. 2022. Vol. 42. No. 2. P. 134–156.
15. *Doherty, J., Busch-Geertsema, V., Karpuskiene, V., Korhonen, J., O’Sullivan, E., Sahlin, I., Tosi, A., Petrillo, A. and Wygnanska, J.* Homelessness and exclusion: Regulating public space in European cities // Surveillance and Society. 2007. No. 5(3). P. 290–314
16. *Donoghue, J.* Antisocial Behaviour Orders (ASBOs) in Britain: Contextualizing Risk and Reflexive Modernization // Sociology. 2008. No. 42(2). P. 337–355. [Online] <https://doi.org/10.1177/0038038507087357> [Date of access] 15.11.2024.
17. *Goldfischer, E.* “Peek-A-Boo, We See You Too”: Homelessness and visuality in New York City // Environment and Planning D: Society and Space. 2018. No. 36(5). P. 831–848. [Online] <https://doi.org/10.1177/0263775818768546> [Date of access] 15.11.2024.

18. *Hennigan, B., & Speer, J.* Compassionate revanchism: The blurry geography of homelessness in the USA // Urban Studies. 2019. No. 56(5). P. 906–921. [Online] <https://doi.org/10.1177/0042098018762012> [Date of access] 15.11.2024.
19. *Herring, C.* Complaint-Oriented "Services": Shelters as Tools for Criminalizing Homelessness // The Annals of the American Academy of Political and Social Science. 2021. No. 693(1). P. 264–283. [Online] <https://doi.org/10.1177/0002716221996703> [Date of access] 15.11.2024.
20. *Hopper, K.* Reckoning with Homelessness. Ithaca, Cornell University Press, 2003.
21. *Hui, V., Habib, K.N.* Homelessness vis-à-vis transportation-induced social exclusion: An econometric investigation of travel behavior of homeless individuals in Toronto, Canada // Transportation research record. 2017. Vol. 2665. No. 1. P. 60–68.
22. *Johnsen, S., & Fitzpatrick, S.* Revanchist Sanitisation or Coercive Care? The Use of Enforcement to Combat Begging, Street Drinking and Rough Sleeping in England // Urban Studies. 2010. No. 47(8). P. 1703–1723. [Online] <https://doi.org/10.1177/0042098009356128> [Date of access] 15.11.2024.
23. *Höjdestrand, T.* Needed by nobody: homelessness and humanness in post-socialist Russia. Cornell University Press, 2005.
24. *Langegger, S., Koester, S.* Invisible homelessness: Anonymity, exposure, and the right to the city // Urban Geography. 2016. Vol. 37. No. 7. P. 1030–1048.
25. *Levy, J.J.* Revanchism via pedestrianism: Street?level bureaucracy in the production of uneven policing landscapes // Antipode. 2021. Vol. 53. No. 3. P. 906–927.
26. *Low, S.M.* Spatializing culture: the social production and social construction of public space in Costa Rica // American ethnologist. 1996. Vol. 23. No. 4. P. 861–879.
27. *May, J., Cloke, P.* Modes of Attentiveness: Reading for Difference in Geographies of Homelessness. Antipode, 2013. [Online] <https://doi.org/10.1111/anti.12043> [Date of access] 15.11.2024.
28. *Meert, H., Stuyck, C., José Cabrera, P., Dyb, E., Filipovic, M., Gyori, P., Hradecký, I., Loison, M., and Maas, R.* The Changing Profiles of the Homeless People: conflict, rooflessness and the use of public space. Transnational Report, Working Group 2, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels, 2006.
29. *Perry, S.L.* Urban hybrid space and the homeless // Ethnography. 2013. Vol. 14. No. 4. P. 431–451.
30. *Petty, J.* The London spikes controversy: Homelessness, urban securitisation and the question of 'hostile architecture' // International journal for crime, justice and social democracy. 2016. Vol. 5. No. 1. P. 67–81.
31. *Rosenberger, R.* Hostile design and the materiality of surveillance // Relating to Things: Design, Technology and the Artificial. 2020. P. 135–150.
32. *Sahlin, I.* Urban definitions of places and behaviour. National Report for Sweden, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels, 2006.
33. *Smith, R.J.* Goffman's interaction order at the margins: Stigma, role, and normalization in the outreach encounter // Symbolic Interaction. 2011. Vol. 34. No. 3. P. 357–376
34. *Snow, D.A., Anderson, L.* Identity work among the homeless: The verbal construction and avowal of personal identities // American journal of sociology. 1987. Vol. 92. No. 6. P. 1336–1371.
35. *Snow, D.A., Anderson, L.* Down on their luck: A study of homeless street people. Univ of California Press, 1993.
36. Sometimes life gets off track. Then people need help // Bahnhoffsmission: [Online] <https://www.bahnhofsmission.de/index.php?id=1933> [Date of access] 12.08.2024.
37. *Stephenson, S.* Crossing the line: Vagrancy, homelessness and social displacement in Russia. Routledge, 2017.

38. *Stuart, F.* From'Rabble Management'to'Recovery Management': Policing Homelessness in Marginal Urban Space //Urban Studies. 2014. Vol. 51. No. 9. P. 1909–1925.
39. *Taplin, D.H., Scheld, S., Low, S.M.* Rapid ethnographic assessment in urban parks: A case study of Independence National Historical Park // Human Organization. 2002. Vol. 61. No. 1. P. 80–93.
40. *Tosi, A., Petrillo, A.* Urban Governance, homelessness and exclusion in Italy. National Report for Italy, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels, 2006.
41. *Wasserman, J.L., Loukaitou-Sideris, A., Ding, H., & Caro, R.* A Bus Home: Homelessness in U.S. Transit Environments // Journal of Planning Education and Research. 2024. No. 44(3). P. 1791–1804.
42. *Wygnańska, J.* Homeless and access to space. National Report for Poland, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels, 2006.

Maksim Malkov, Alexandra Chentsova

Logics of Interaction with Homeless People at Moscow Railway Stations

Maksim Malkov — MA in Sociology, Moscow Higher School of Social and Economic Sciences (Shaninka). **Address:** Moscow, Gazetny per. 3–5, p. 1. **E-mail:** mdmalkov@universitas.ru.

Alexandra Chentsova — MA in Education, Policy and Society, King's College London, Research Fellow at the Center for Field Studies of the Institute of Social Sciences of the Russian Academy of Social Sciences. **Address:** Moscow, Prechistenskaya nab. 11. **E-mail:** alexchentsova@mail.ru.

Annotation: Conversation about homelessness in the context of interactions in transportation or transit zones either boils down to alarmist claims that homeless people are actively using these spaces, interfering with the rest of the population, or to claims that homeless people are being wrongfully excluded and kicked out of train station and airport buildings. The former statements usually come from state actors, the latter from NGOs, charitable organizations and activists. Since transit zones inevitably become a point of attraction for homeless people, in this paper we are interested in what strategies exist for interacting with homeless people at train stations in Moscow, what are the actors in this interaction, and what logics guide these actors. The empirical material of the study is observations and express interviews in the buildings of Leningradsky and Yaroslavsky railway stations and in the station areas, which were conducted in the winter and summer of 2024. In the article we demonstrate several logics or patterns of interaction used by station employees and show that the dominant logic can be called the logic of distributed responsibility. Within this logic, decisions to exclude, ignore, or assist homeless people from stations depend on several factors: employees' assessment of their level of responsibility for the situation, their personal characteristics, and the criteria by which they identify homeless people.

Keywords: homelessness, homeless people, train stations, logics of interaction, marginal spaces, prime spaces

References

1. *Blomley, N.* (2007). How to turn a beggar into a bus stop: Law, traffic, and the “function of the place” // Urban Studies. No. 44 (9). P. 1697–1712.
2. *Bulanov, S.* (2023). Moskovskie vokzaly: kuda udobnee vsego priezzhat’ // Rossijskaya gazeta. 10.05. [Online] <https://rg.ru/2023/05/10/reg-cfo/s-chego-nachinaetsia-gorod.html> [Date of access] 15.10.2024. (In Russ.)
3. *Busch-Geertsema, V.* (2006). Urban Governance, Homelessness and Exclusion. Homelessness and access to space in Germany. National Report for Germany, Working Group 1 European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels.
4. *Busch-Geertsema, V.* (2010). Defining and measuring homelessness //Homelessness Research in Europe: Festschrift for Bill Edgar and Joe Doherty. P. 19–39.
5. Bussed out. How America moves its homeless. (2017) // The Guardian. 20.12. [Online] <https://www.theguardian.com/us-news/ng-interactive/2017/dec/20/bussed-out-america-moves-homeless-people-country-study
6. *Carminucci, C.* (2011). Models of social action and homeless support services mapping for some major European train stations //European Journal of Homelessness. Vol. 5. No. 2.
7. *Clarke, A. and Parsell, C.* (2020). The Ambiguities of Homelessness Governance: Disentangling Care and Revanchism in the Neoliberalising City // Antipode. No. 52. P. 1624–1646. [Online] <https://doi.org/10.1111/anti.12671> [Date of access] 15.11.2024.
8. *DeVerteuil, G.* (2006). The local state and homeless shelters: Beyond revanchism? // Cities. No. 23(2). P. 109–120.
9. *Ding, H., Loukaitou-Sideris, A., Wasserman, J.L.* (2022). Homelessness on public transit: A review of problems and responses //Transport Reviews. Vol. 42. No. 2. P. 134–156.
10. *Doherty, J., Busch-Geertsema, V., Karpuskiene, V., Korhonen, J., O’Sullivan, E., Sahlin, I., Tosi, A., Petrillo, A. and Wygnanska, J.* (2007). Homelessness and exclusion: Regulating public space in European cities. // Surveillance and Society. No. 5(3). P. 290–314
11. *Donoghue, J.* (2008). Antisocial Behaviour Orders (ASBOs) in Britain: Contextualizing Risk and Reflexive Modernization // Sociology. No. 42(2). P. 337–355. [Online] <https://doi.org/10.1177/0038038507087357> [Date of access] 15.11.2024.
12. *Duglas, M.* (2000). CHistota i opasnost’: Analiz predstavlenij ob oskvernenii i tabu M.: Kanon-press-C, Kuchkovo pole. (In Russ.)
13. *Goldfischer, E.* (2018). “Peek-A-Boo, We See You Too”: Homelessness and visuality in New York City. // Environment and Planning D: Society and Space. No. 36(5). P. 831–848. [Online] <https://doi.org/10.1177/0263775818768546> [Date of access] 15.11.2024.
14. *Hennigan, B., & Speer, J.* (2019). Compassionate revanchism: The blurry geography of homelessness in the USA // Urban Studies. No. 56(5). P. 906–921. [Online] <https://doi.org/10.1177/0042098018762012> [Date of access] 15.11.2024.
15. *Herring, C.* (2021). Complaint-Oriented “Services”: Shelters as Tools for Criminalizing Homelessness. // The Annals of the American Academy of Political and Social Science. No. 693(1). P. 264–283. [Online] <https://doi.org/10.1177/0002716221996703> [Date of access] 15.11.2024.
16. *Hopper, K.* (2003). Reckoning with Homelessness. Ithaca, Cornell University Press.
17. *Hui, V., Habib, K.N.* (2017). Homelessness vis-à-vis transportation-induced social exclusion: An econometric investigation of travel behavior of homeless individuals in Toronto, Canada // Transportation research record. Vol. 2665. No. 1. P. 60–68.

18. *Johnsen, S., & Fitzpatrick, S.* (2010). Revanchist Sanitisation or Coercive Care? The Use of Enforcement to Combat Begging, Street Drinking and Rough Sleeping in England // Urban Studies. No. 47(8). P. 1703–1723. [Online] <https://doi.org/10.1177/0042098009356128> [Date of access] 15.11.2024.
19. *Höjdestrand, T.* (2005). Needed by nobody: homelessness and humanness in post-socialist Russia. Cornell University Press.
20. *Kostenko-Popova, O.* (2017). Tochka «antisocial'nogo prityazheniya». CHem Komsomol'skaya privlekaet bomzhej? // Argumenty i fakty. 29.09. [Online] <https://aif.ru/society/safety/tochka_antisocialnogo_prityazheniya_chem_komsomolskaya_privlekaet_bomzhey> [Date of access] 15.10.2024. (In Russ.)
21. *Kuziner, E.N.* (2020). «Pojdu domoj, domoj eto znachit v podval»: povsednevnye praktiki i strategii vyzhivaniya bezdomnyh zhenshchin // Monitoring obshchestvennogo mneniya: ekonomicheskie i social'nye peremeny. No. 4 (158). C. 273–298. (In Russ.)
22. *Langegger, S., Koester, S.* (2016). Invisible homelessness: Anonymity, exposure, and the right to the city. // Urban Geography. Vol. 37. No. 7. P. 1030–1048.
23. *Levy, J.J.* (2021). Revanchism via pedestrianism: Street‐level bureaucracy in the production of uneven policing landscapes // Antipode. Vol. 53. No. 3. P. 906–927.
24. Liderom po passazhiropotoku na stolichnyh zh/d vokzalah v 2022 godu stal YAroslavskij // RZHD. [Online] <https://mzd.rzd.ru/ru/3752/page/78314?id=207606> [Date of access] 15.10.2024 (In Russ.)
25. *Low, S.M.* (1996). Spatializing culture: the social production and social construction of public space in Costa Rica // American ethnologist. Vol. 23. No. 4. P. 861–879.
26. *May, J., Cloke, P.* (2013). Modes of Attentiveness: Reading for Difference in Geographies of Homelessness. Antipode. [Online] <https://doi.org/10.1111/anti.12043> [Date of access] 15.11.2024.
27. *Meert, H., Stuyck, C., José Cabrera, P., Dyb, E., Filipovic, M., Gyori, P., Hradecký, I., Loison, M., and Maas, R.* (2006). The Changing Profiles of the Homeless People: conflict, rooflessness and the use of public space. Transnational Report, Working Group 2, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels.
28. Ocenka chisla bezdomnyh na osnovanii dannyh ob ih smertnosti. (2022). Validata. [Online] <https://homeless.ru/who_is/> [Date of access] 15.10.2024. (In Russ.)
29. *Perry, S.L.* (2013). Urban hybrid space and the homeless // Ethnography. Vol. 14. No. 4. P. 431–451.
30. *Petty, J.* (2016). The London spikes controversy: Homelessness, urban securitisation and the question of 'hostile architecture' // International journal for crime, justice and social democracy. Vol. 5. No. 1. P. 67–81.
31. *Rosenberger, R.* (2020). Hostile design and the materiality of surveillance // Relating to Things: Design, Technology and the Artificial. P. 135–150.
32. *Sahlin, I.* (2006). Urban definitions of places and behaviour. National Report for Sweden, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels.
33. *Smith, R.J.* (2011). Goffman's interaction order at the margins: Stigma, role, and normalization in the outreach encounter // Symbolic Interaction. Vol. 34. No. 3. P. 357–376
34. *Snow, D.A., Anderson, L.* (1987). Identity work among the homeless: The verbal construction and avowal of personal identities // American journal of sociology. Vol. 92. No. 6. P. 1336–1371.
35. *Snow, D.A., Anderson, L.* (1993). Down on their luck: A study of homeless street people. Univ of California Press,.
36. Sometimes life gets off track. Then people need help // Bahnhoffsmission: [Online] <https://www.bahnhofsmission.de/index.php?id=1933> [Date of access] 12.08.2024.
37. *Stephenson, S.* (2017). Crossing the line: Vagrancy, homelessness and social displacement in Russia. Routledge.

38. *Stuart, F.* (2014). From'Rabble Management'to'Recovery Management': Policing Homelessness in Marginal Urban Space //Urban Studies. Vol. 51. No. 9. P. 1909–1925.
39. *Taplin, D.H., Scheld, S., Low, S.M.* (2002). Rapid ethnographic assessment in urban parks: A case study of Independence National Historical Park // Human Organization. Vol. 61. No. 1. P. 80–93.
40. *Tosi, A., Petrillo, A.* (2006). Urban Governance, homelessness and exclusion in Italy. National Report for Italy, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels.
41. *Wasserman, J.L., Loukaitou-Sideris, A., Ding, H., & Caro, R.* (2024). A Bus Home: Homelessness in U.S. Transit Environments // Journal of Planning Education and Research. No. 44(3). P. 1791–1804.
42. *Wygnańska, J.* (2006). Homeless and access to space. National Report for Poland, Working Group 1, European Observatory on Homelessness, FEANTSA, Brussels.