

УДК 316.334.56
DOI: 10.17223/2312461X/15/9

«КИТАЙСКИЕ» РЫНКИ И ГОРОДСКИЕ МОБИЛЬНОСТИ: СИСТЕМА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В ПОВСЕДНЕВНОСТИ ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ИРКУТСКА)*

Диана Евгеньевна Брызгина

Аннотация. «Китайские» рынки являются важной частью городского пространства и жизни горожан. Это место ежедневных контактов, регулярных визитов и интенсивного движения. Особую значимость в связи с этим обретает взаимосвязь рынков с системой городского общественного транспорта, анализ которой демонстрирует их влияние на формирование и развитие городских мобильностей и определяет задачу данного исследования. В основе анализа лежит теория мобильностей, в рамках которой город рассматривается как средоточие движения, общественный транспорт – как один из основных элементов городского пространства, а «китайские» рынки – как специфическая локальность, укорененная в физическом пространстве. Исследование на примере Иркутска позволяет выявить скрытые механизмы трансформации города и его мобильностей под воздействием «китайских» рынков, которые играют ключевую роль в этих процессах.

Ключевые слова: «китайский» рынок, мобильности, общественный транспорт, городское пространство, Иркутск

В пространстве многих сибирских городов в конце XX в. возникают новые локальности – «китайские» рынки. Они являются важными узлами, где формируются и развиваются новые формы социального взаимодействия. Вокруг них складываются обширные экономические сети и новые транспортные потоки. Рынки обеспечили город и его жителей дешевыми товарами, новыми рабочими местами, местом досуга, поскольку их развитие сопровождалось появлением новой инфраструктуры, в силу чего они стали центром притяжения потоков людей, товаров и услуг. Это обуславливает формирование новых транспортных маршрутов, определяющих конфигурацию и развитие пространственных взаимосвязей города. Иными словами, «китайские» рынки приобретают новые функции и оказывают влияние не только

* Исследование выполнено в рамках базовой части государственного задания Минобрнауки России (проект «Дискурсивные механизмы конструирования границ в гетерогенном обществе востока России») и гранта РФФИ (проект № 16-03-00100 «“Этнические рынки” в пространстве постсоветского сибирского города»).

на экономические процессы, но и на пространственное и социальное развитие городов.

Результатом воздействия «китайских» рынков на городскую среду является изменение городских мобильностей. Организация жизни в современных городах предполагает все большую зависимость людей от ежедневных перемещений и транспортной инфраструктуры. Городская среда наполнена движением, многообразие форм которого не сводится лишь к физическим перемещениям: помимо пространственной мобильности людей, товаров и других материальных объектов здесь также подразумевается движение образов, информации и коммуникаций (Урри 2012: 16). Этот подход, предложенный Дж. Урри, лег в основу новой исследовательской парадигмы, акцентирующей внимание на мобильностях как ключевых социальных процессах, материализованных в физическом пространстве.

Нас интересуют здесь именно физические передвижения – самые очевидные и наблюдаемые варианты мобильности. Объектом исследования является система взаимосвязей «китайских» рынков и общественного транспорта Иркутска, формирующая важнейшие потоки движения людей в городе (Григоричев 2015: 98). Публичность и доступность для различных слоев населения, присущие данному типу передвижения (Урри 2012: 202–203), обуславливают связь общественных маршрутов с местоположением и функционированием «китайских» рынков. Это, в свою очередь, позволяет анализировать влияние рынков на организацию городского пространства в контексте развития системы общественного транспорта. Кейс Иркутска важен в силу распространенности феномена «китайских» рынков (Дятлов, Григоричев 2015: 9), их функций и значения, которые они выполняют в городе, будучи важным элементом инфраструктуры и городского пространства.

Возможности интерпретации пространственного развития города через категории движения и мобильности разрабатывались в рамках Чикагской школы городских исследований (Берджесс 2002; Парк 2006). В границах данного направления пространственные мобильности выступают «мерой социального изменения» (Парк 2006: 15) и в то же время фактором, определяющим городскую планировку. В этой перспективе движение в городе, организация его пространства зависят от транспортной системы, которая, в свою очередь, является отражением социальной структуры. В связи с этим представители Чикагской школы рассматривали пространственные перемещения лишь в контексте социальных преобразований, акцентируя внимание на соотношении мобильностей с социальной организацией и стратификацией городских сообществ.

С этим направлением связаны зарубежные и российские работы, посвященные изучению влияния городского транспорта на повседневную

жизнь (Crang 2003; Fariias 2010), анализу общественного транспорта как транзитных пространств (Запорожец, Лавринец 2009; Гороховская 2012), пассажирских практик (Butcher 2011; Иванова 2014) и восприятия транспорта его пользователями (Wardman 2004; Veigao 2007), а также каналов и инфраструктур, обеспечивающих возможность перемещений по городу (Mees 2000). В рамках существующих подходов мобильности рассматриваются как один из важнейших факторов организации пространства, однако механизмы развития самих мобильностей при этом остаются неизученными.

Большинство исследований общественного транспорта и в России, и на Западе связаны с проблемами управления и организации транспортных систем в городе (Edwards, Mackett 1996; Гузенко 2009; Вучик 2011), в результате чего акцент смещается на анализ степени удовлетворенности горожан предоставляемыми транспортными услугами, соотношения и эффективности частного и муниципального транспорта и т.д. В этом случае мобильности рассматриваются как изолированные от остального пространства системы, вследствие чего их развитие и влияние на пространство и повседневность города остаются вне исследовательского фокуса.

В основе исследования лежит теория мобильностей, которая берет свое начало в ранее указанной работе Дж. Урри. Социальный мир конструируется в ней множественными пересекающимися системами мобильности, осмысление которых становится все более важным для понимания городской жизни (Трубина 2010: 171). Тезис о том, что мобильности изменяют общество на материальном уровне, обосновывает подход к изучению общественного транспорта как одной из основных составляющих пространства города. Во главу угла при этом ставится исследование маршрутов и траекторий движения, которые определяют «различные узлы циркуляции» (Урри 2012: 131) и характер взаимосвязей отдельных территорий и районов города.

Теория мобильностей включает и идею о том, что «социальное невозможно отделить от материального» (34–35). Она позволяет рассматривать «китайские» рынки как особые локальности, укорененные в физическом пространстве, определяющие его развитие. В данном случае это развитие будет рассмотрено через призму мобильностей, связь с которыми определяется их значением для взаимодействия горожан с рынками.

Эмпирической основой исследования послужили данные полевых наблюдений и интервью с посетителями «китайского» рынка, используемыми в процессе его посещения городской общественной транспорт. Основу анализа транспортной системы Иркутска составляют сведения, полученные в результате картографирования транспортных маршрутов.

Мобильный контекст: «Шанхай» как центр транспортной системы

Появление и развитие «китайских» рынков в Иркутске породили новые формы социальных отношений и контактов, интенсификация которых увеличивает востребованность данных территорий. В результате рынки оказываются не просто «местом встречи», но важными узлами многочисленных потоков, обеспечивающих доставку товаров и людей на рынок. Этим обусловлено расположение главного «китайского» рынка Иркутска, который связан с территорией наиболее плотного движения в городе. Вокруг «Шанхайки» сформировалась система, в которой пересекаются маршруты практически всех видов общественного транспорта из всех районов города. Это крупнейший транспортный узел в городе, включающий в себя 8 остановок общественного автомобильного транспорта и 3 трамвайных остановки. За каждым остановочным пунктом закреплены определенные маршруты, распределение которых демонстрирует основные направления движения и дорожную нагрузку. Следует отметить, что транспорт распределен неравномерно (от 2 до 26 маршрутов на остановку), что порождает проблему перегрузки дорожного движения и транспортных пробок.

Дисперсность транспортного движения вокруг «китайского» рынка определяет логику пространственного развития данной территории. Разнообразие транспортных средств, траекторий их движения конструируют особую структуру пространства, освоение которого возможно лишь при непосредственном взаимодействии с рынком. Поиск нужного маршрута подразумевает не только наличие сведений о том, какая остановка закреплена за тем или иным автобусом, но и буквальное *знание* того, где останавливается нужный транспорт. Если информацию об остановках можно получить с помощью карты и навигационных служб, то во втором случае необходим собственный опыт «обживания» места (Трубина 2010: 203), поскольку в рамках даже одной остановки выстраивается неформальная иерархия маршрутов. Чрезмерное количество транспорта, приходящееся на одну остановку, растягивает ее в пространстве, в результате чего нужный автобус / маршрутка останавливается в нескольких метрах от официально отведенного для этого места. Поэтому в поисках нужного маршрута многим пассажирам приходится обращаться за помощью к более опытным посетителям рынка либо к его торговцам. Это усиливает частоту и интенсивность социальных контактов на рынке, которые оказываются не просто случайными интеракциями, но и практиками освоения городского пространства.

Торговля в центре города определяет посещаемость рынка и востребованность его у иркутян, а общественный транспорт эффективно обеспечивает доставку покупателей из любых районов. Благодаря устойчивым практикам посещения рынка формируются связи между

центром и самыми отдаленными и труднодоступными окраинами. Для таких территорий транспорт, идущий в центр, зачастую оказывается более частым и регулярным, чем другие маршруты. Кроме того, «Шанхайка» не просто обеспечивает коммуникацию между центром и отдаленными районами, а замыкает на себя их пространственные взаимосвязи, поскольку для большинства маршрутов рынок оказывается конечной остановкой. Для жителей этих территорий подобная мобильность составляет основу связей не только с центром, но и с другими районами, и в силу этого становится почти неизбежной, поскольку движение в этой части города затрудняется пробками, а возможности альтернативного движения либо отсутствуют, либо оказываются менее удобными.

Разнообразие маршрутов, формирующих многочисленные мобильные потоки, включает не только городской, но и пригородный и дачный транспорт. Взаимосвязь пригорода с городом, таким образом, конструируется через систему пригородных маршрутов и замыкается на «китайском» рынке, который в данном случае выступает как механизм слияния двух систем: городского и пригородного транспорта. Обеспечение удобного перемещения людей на работу, учебу и к центрам обслуживания увеличивает привлекательность пригородных поселков и доступность пространства рынка не только для горожан, но и для жителей пригорода. В свою очередь взаимодействие горожан с пространством пригорода часто начинается с освоения транспортного узла, сформировавшегося в районе «китайского» рынка.

Восприятие горожанами городского пространства закодировано в различных маршрутах, которые они выстраивают в соответствии со своими целями и предпочтениями. Для некоторых «китайский» рынок – это место выгодных и недорогих покупок, для других – возможность сэкономить время и усилия в поисках нужных товаров (Григоричев 2015: 99). Принципиально иными представляются практики, в которых рынок выступает местом «пересадки» с одного вида транспорта на другой. В этом случае рынок – не «пространство торговли», а транспортный узел, являющийся частью пути. Конфигурация транспортной системы Иркутска, центр которой располагается в зоне «Шанхая», сформирована таким образом, что для большинства маршрутов рынок является конечной / начальной точкой движения, что подразумевает возможность их взаимосвязи. Эта возможность определяется практиками повседневного движения людей, составляющих сложные маршруты, комбинирующие несколько видов движения (как минимум пассажирского и пешеходного).

Планируя маршруты, пролегающие через пространство «Шанхайки», люди имеют возможность включить в него посещение рынка. С одной стороны, это может увеличить время в пути, но с другой – поз-

волит продуктивно распорядиться этим временем. В результате, являясь частью пути, «китайский» рынок превращается в то, что Дж. Урри называет «межпространством», которое характеризуется трансформацией времени в пути во время дела (Урри 2012: 441). Однако если в концепции Урри подобные изменения становятся возможными благодаря телефонам и другим беспроводным средствам коммуникации, то в данном случае ключевым механизмом трансформации мобильности становятся именно рынки.

Из пункта А в пункт Б: маршрут до «Китай-Города»

Значение «Шанхая» как промежуточного пункта наиболее явно проявляется после его трансформаций, которые приводят к возникновению аналогичной локальности в удаленном районе города. Формирование нового рынка – «Китай-Города» – сопровождается появлением нового маршрута, который демонстрирует устойчивость практик взаимодействия с «китайскими» рынками, обеспечивает связь между ними и способствует включению нового рынка в повседневность города. Вытеснение рынка из пространственного центра не означает его ухода из социальной жизни. Напротив, он втягивает окраину города в повседневность горожан, осваивающих в процессе посещения рынка новое пространство, взаимодействие с которым становится возможным благодаря образующимся мобильностям.

Локализация «Китай-Города» не располагала возможностью его регулярного посещения: до «переезда» это был пустырь без какой-либо инфраструктуры. Добраться туда без личного автомобиля было практически невозможно. Однако недостатки расположения были компенсированы владельцем рынка созданием прямых бесплатных маршрутов из различных районов города. Основной пассажиропоток формировался за счет маршрута между «Китай-Городом» и «Шанхаем», в котором материализовалась связь между двумя рынками.

Новые маршруты быстро обрели популярность, о чем свидетельствовали полные автобусы и длинные очереди на остановках. Актуальными они стали не только для посетителей рынка. Несмотря на отсутствие промежуточных остановок, сам факт движения автобусов по улице, ранее не включенной в сеть общественного транспорта, позволил артикулировать запрос местного сообщества на создание нового маршрута до центра города (Бесплатный автобус... 2014). А с увеличением плотности движения в районе «Китай-Города» выявилась необходимость разрешения застарелой проблемы пробок и расширения дорожной магистрали (Реконструкция старых дорог... 2014).

Со временем появляются дополнительные маршруты между «Китай-Городом» и «Шанхаем». Хотя они являются коммерческими, пользует-

ются ими не менее часто, чем бесплатными, значение которых постепенно сокращается. За два года существования «Китай-Города» все бесплатные маршруты были полностью отменены. Постепенное внедрение коммерческих автобусов при одновременном выведении из обихода бесплатного маршрута сделало этот переход безболезненным для пользователей рынка и не вызвало серьезных недовольств. Сравнивая бесплатный маршрут с коммерческим, пассажиры не могут привести каких-либо серьезных отличий: *«Естественно, знаю, раньше ездила на них (на бесплатных автобусах. – Прим. авт.). А что их сравнивать? Ничем они не отличаются, ездить всегда удобно, если есть места». «Раньше, когда на бесплатных ездили, все так же было. Тоже очередь была. Смысл-то один и тот же, только теперь платить приходится».*

Сложившиеся вокруг «Китай-Города» мобильности зачастую не справляются с потоком покупателей. Появляется еще одна практика: частные автомобилисты предлагают воспользоваться услугами «общественных такси». За сравнительно небольшую плату горожанам предлагается возможность комфортабельного (по сравнению с поездкой в общественном транспорте) транзита до центра города. Более того, этот вид мобильности в силу своей неформальности является достаточно гибким для того, чтобы пассажир мог определить собственный, более удобный для него маршрут. Такие мобильности дополняют городскую систему общественного транспорта, соединяя «Китай-Город» не только с центром, но и другими районами города: *«Стоим около остановки, предлагаем такси. Я обычно стараюсь набрать полную машину, правда, получается не всегда. <...> Возжу не только до центра. По-разному бывает. Обычно по желанию, куда человек скажет. В центр, конечно, выгоднее, можно сразу несколько человек собрать».*

Посещение «Китай-Города» требует определенных усилий, направленных на освоение его пространства, не столько в силу того, что он является новой локальностью, сколько вследствие особенностей его расположения. Территория, практически не задействованная в городских процессах, с появлением рынка становится едва ли не самым оживленным местом города. Он притягивает массу людей – не только горожан, но и жителей близлежащих территорий, для которых без рынка эта местность не представляет никакого интереса. Опыт взаимодействия некоторых горожан с этой территорией ограничивался в лучшем случае «деловыми» поездками, связанными с работой, либо посещением соседнего строительного рынка. Однако «китайский» рынок кардинально преобразует значение данного района, в том числе благодаря существованию маршрутов общественного транспорта, доставляющих покупателей на рынок и делающих его посещение «повторяемым, предсказуемым, доступным широкому кругу людей» (Урри 2012: 24).

Опыт освоения «Китай-Города», как ни парадоксально, складывается не только из непосредственной поездки на автобусе и прогулки по рынку, но и включает в себя взаимодействие с его «прародителем» – рынком «Шанхай», где берет свое начало маршрут до «Китай-Города». Посещение «Шанхайки» связано с поиском начальной остановки маршрута, обнаружить которую не всегда легко в силу ее неброского обозначения и отсутствия специально отведенного остановочного пункта.

Таким образом, опыт взаимодействия с пространством «Шанхая» является основой для прокладки дальнейшего пути и освоения пространства «Китай-Города», а также обеспечивает связь рынков на уровне социального взаимодействия, поддерживаемого и обеспечиваемого пространственной мобильностью.

Выводы

Внутренняя организация города определяется функциями и взаимосвязями элементов его инфраструктуры. «Китайские» рынки в этом качестве оказываются особой инфраструктурой, которая является важнейшим связующим механизмом городского пространства через мобильности. Функция притяжения людей воплощается в транспортной системе города, в которой большинство маршрутов сходятся около рынков. Тесная взаимосвязь с транспортными потоками в сочетании со значимостью рынков для развития городской среды определяет производство принципиально новых мобильных практик и изменение под их воздействием существующих мобильностей.

Осмысление «китайских» рынков через призму городских мобильностей позволяет рассматривать их, с одной стороны, как конечный пункт движения: в этом случае перемещение людей задано целью посещения рынка в качестве покупателя. В этом контексте ярче всего проявляется роль рынков как экономических предприятий, притягивающих большие потоки людей. С другой стороны, рынок может выступать как промежуточное пространство, «остановка» в пути, которая может быть как вынужденной (пересадка на другой маршрут), так и желаемой («заскочить» на рынок по дороге). В этом случае «китайский» рынок преобразует мобильность людей, наполняя ее новым содержанием.

Обе формы взаимодействия с рынком подразумевают непосредственную коммуникацию с его пространством, особенности развития которого определяют характер этих взаимодействий. В процессе выстраивания маршрутов люди вынуждены апеллировать к собственному опыту, осваивать пространство рынка с нуля. Это оказывает влияние на интенсивность социальных взаимодействий, а также на траектории движения людей, поскольку понимание устройства транспортной сети, узлами которой явля-

ются «китайские» рынки, знание того, какие маршруты пролегают через рынок, где находятся остановки, предоставляют человеку множество вариантов конструирования своего маршрута.

Транспортная система, характеризующая «китайский» рынок как пространство мобильности, превращает социально-экономическую функцию рынков, обеспечивающую его притягательность для горожан, в инструмент «сборки» городского пространства. Множество транспортных потоков, которые сходятся в зоне рынка, связывают его даже с самыми удаленными районами города. Более того, «китайские» рынки не просто образуют основу транспортной сети города, но и способствуют ее расширению. Таким образом, исследование «китайских» рынков в контексте городских мобильностей позволяет обнаружить скрытые механизмы трансформации городского пространства под их воздействием. Происходящие изменения оказываются достаточно устойчивыми, несмотря на то что сами рынки представляют собой динамичные структуры, тенденции развития которых ведут к их «растворению» в пространстве города.

Литература

- Берджесс Э.* Рост города: введение в исследовательский проект // Личность. Культура. Общество. 2002. Т. 4, № 1–2 (11–12). С. 168–181.
- Бесплатный автобус* // Сетевое издание «МК-Байкал». 02.07.2014. URL: <http://baikal.mk.ru/articles/2014/07/02/besplatnyu-avtobus.html> (дата обращения: 30.08.2016).
- Вучик В.* Транспорт в городах, удобных для жизни. М.: Территория будущего, 2011. 576 с.
- Гороховская Л.Г.* Мобильные городские практики глазами пассажиров // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. № 1. С. 133–138.
- Григоричев К.В.* Базар и город: «китайский» рынок как точка сборки городского пространства // Этнические рынки в России: пространство торга и место встречи / науч. ред. В.И. Дятлов, К.В. Григоричев. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2015. С. 86–104.
- Гузенко А.В.* Развитие городского пассажирского транспорта мегаполиса: проблемы и перспективы // Вестник Томского государственного университета. 2009. № 321. С. 135–138.
- Дятлов В.И., Григоричев К.В.* Предисловие редакторов // Этнические рынки в России: пространство торга и место встречи / науч. ред. В.И. Дятлов, К.В. Григоричев. Иркутск: Изд-во ИГУ, 2015. С. 7–10.
- Запорожец О., Лавринцев Е.* Хореография беспокойства в транзитных местах: к вопросу о новом понимании визуальности // Визуальная антропология: городские карты памяти / под ред. П. Романова, Е. Ярской-Смирновой. М.: Вариант, ЦСПГИ, 2009. С. 45–66.
- Иванова А.* Сумчатые. Хореография пассажиров городского транспорта // Микроурбанизм. Город в деталях: сб. ст. / Под ред. О. Бредниковой, О. Запорожец. М.: Новое литературное обозрение, 2014. С. 70–93.
- Парк Р.Э.* Городское сообщество как пространственная конфигурация и моральный порядок // Социологическое обозрение. 2006. Т. 5, № 1. С. 11–18.
- Реконструкция старых дорог и строительство новых магистралей позволят решить проблему пробок* // Информационное агентство «Байкал-Инфо». 25.12.2014. URL: <http://baikal-info.ru/rekonstrukciya-staryh-dorog-i-stroitelstvo-novyh-magistralej-pozvoljat-reshit-problemu-probok> (дата обращения: 30.08.2016).

- Трубина Е.Г. Город в теории. Опыт осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2010. 520 с.
- Урри Дж. Мобильности: пер. с англ. М.: Практис, 2012. 576 с.
- Beirao G., Cabral J.A. Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study // *Transport policy*. 2007. Vol. 14. P. 478–489.
- Butcher M. Cultures of commuting: the mobile negotiation of space and subjectivity on Delhi's metro // *Mobilities*. 2011. Vol. 6 (2). P. 237–254.
- Crang M. Rhythms of the city. Temporalised space and motion // *Timespace: Geographies of temporality* / Ed. by J. May, N. Thrift. London and New York: Routledge, 2003. P. 187–207.
- Edwards M., Mackett R.L. Developing new urban public transport systems: an irrational decision-making process // *Transport policy*. 1996. Vol. 3 (4). P. 225–239.
- Fariias I. Sightseeing buses: cruising, timing and the montage of attractions // *Mobilities*. 2010. Vol. 5 (3). P. 387–407.
- Mees P. A very public solution: transport in dispersed city. Carlton South, Vic.: Melbourne University Press, 2000. 344 p.
- Wardman M. Public Transport: Values of time // *Transport policy*. 2004. Vol. 11. P. 363–377.

Статья поступила в редакцию 25 октября 2016 г.

Bryazgina Diana E.

‘CHINESE’ MARKETS AND URBAN MOBILITIES: PUBLIC TRANSPORT SYSTEM IN EVERYDAY LIFE IN THE CITY (THE CASE OF IRKUTSK)*

Abstract. ‘Chinese’ markets make up a significant part of the city and city dwellers’ life. These are a place for daily contacts, regular visits, and intensive traffic. In this regard, of special importance is the relationship between the markets and the city’s public transport system, an analysis of which points to the influence of the markets on the formation and development of urban mobilities and determines the present research task. In her analysis, the author draws on the theory of mobilities and conceptualizes the city as a centre of movement, the public transport system as one of the major elements of the urban space, and the ‘Chinese’ markets as a specific locality anchored in the physical space. The case study of Irkutsk allows identify hidden mechanisms of transformation of the city and its mobilities under the influence of the ‘Chinese’ markets which play a key role in this process.

Keywords: ‘Chinese’ markets, mobilities, public transport, urban space, Irkutsk

* The research is conducted within the fundamental part of the Russian Ministry of Education and Science state task (project, titled ‘Discursive mechanisms of construction of boundaries in the heterogeneous society of the Russian East’) and supported by the grant of Russian Foundation for Fundamental Research (project # 16-03-00100, titled ‘‘Ethnic’ markets in the post-Soviet Siberian city).

DOI: 10.17223/2312461X/15/9

References

- Burgess A. Rost goroda: vvedenie v issledovatel'skii proekt [The city’s growth: introduction to a research project], *Lichnost'. Kul'tura. Obshchestvo*, 2002, Vol. 4, no. 1-2 (11-12), pp. 168–181.
- Besplatnyi avtobus [Riding the bus free-of-charge], *Setevoe izdanie «MK-Baikal»*. 02.07.2014. Available at: <http://baikal.mk.ru/articles/2014/07/02/besplatnyy-avtobus.html> (Accessed 30 August 2016).

- Vuchik V. *Transport v gorodakh, udobnykh dlia zhizni* [Transport in cities that are convenient for living]. Moscow: Territoria budushchego, 2011. 576 p.
- Gorokhovskaia L.G. Mobil'nye gorodskie praktiki glazami passazhirov [Mobile urban practices through the eyes of passengers], *Gumanitarnye issledovaniia v Vostochnoi Sibiri i na Dal'nem Vostoke*, 2012, no. 1, pp. 133–138.
- Grigorichev K.V. Bazar i gorod: «kitaiskii» rynek kak tochka sborki gorodskogo prostranstva [Market and the city: 'Chinese' market as a point for assembling the urban space], *Etnicheskie rynki v Rossii: prostranstvo torga i mesto vstrechi* [Ethnic markets in Russia: a bargaining space and a meeting point]. Ed. by V.I. Diatlov, K.V. Grigorichev. Irkutsk: Izd-vo IGU, 2015, pp. 86–104.
- Guzenko A.V. Razvitie gorodskogo passazhirskogo transporta megapolisa: problemy i perspektivy [Developing a megalopolis's public transport: problems and prospects], *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*, 2009, no. 321, pp. 135–138.
- Diatlov V.I., Grigorichev K.V. Predislovie redaktorov [Foreword by the editors], *Etnicheskie rynki v Rossii: prostranstvo torga i mesto vstrechi* [Ethnic markets in Russia: a bargaining space and a meeting point]. Ed. by V.I. Diatlov, K.V. Grigorichev. Irkutsk: Izd-vo IGU, 2015, pp. 7–10.
- Zaporozhets O., Lavrinets E. Khoreografiia bespokoistva v tranzitnykh mestakh: k voprosu o novom ponimanii vizual'nosti [The choreography of anxiety in transit places: towards a new understanding of visuality], *Vizual'naiia antropologiya: gorodskie karty pamiati* [Visual anthropology: city maps of memory]. Ed. by P. Romanov, E. Iarskaia-Smirnova. Moscow: OOO «Variant», TsSPGI, 2009, pp. 45–66.
- Ivanova A. Sumchatye. Khoreografiia passazhirov gorodskogo transporta [Marsupials. The choreography of public transport passengers], *Mikrourbanizm. Gorod v detaliakh: sb. statei* [Micro-urbanism. The city in depth: a collection of articles]. Ed. by O. Brednikova, O. Zaporozhets. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2014, pp. 70–93.
- Park R.E. Gorodskoe soobshchestvo kak prostranstvennaia konfiguratsiia i moral'nyi poriadok [City as a configuration of space and a moral order], *Sotsiologicheskoe obozrenie*, 2006, Vol. 5, no. 1, pp. 11–18.
- Rekonstruktsiia starykh dorog i stroitel'stvo novykh magistralei pozvoliat reshit' problemu probok [The reconstruction of old roads and the building of new highways will allow to solve the traffic congestion problem], *Informatsionnoe agentstvo «Baikal-Info»*. 25.12.2014. Available at: <http://baikal-info.ru/rekonstrukciya-staryh-dorog-i-stroitel'stvo-novykh-magistralei-pozvoliat-reshit-problemu-probok> (Accessed 30 August 2016).
- Trubina E.G. *Gorod v teorii. Opyt osmysleniia prostranstva* [The city in theory. Rethinking the space]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie, 2010. 520 p.
- Urri J. *Mobil'nosti: per. s angl.* [Mobilities: translated from English]. Moscow: Praxis, 2012. 576 p.
- Beirao G., Cabral J.A. Understanding attitudes towards public transport and private car: A qualitative study, *Transport policy*, 2007, Vol. 14, pp. 478–489.
- Butcher M. Cultures of commuting: the mobile negotiation of space and subjectivity on Delhi's metro, *Mobilities*, 2011, Vol. 6 (2), pp. 237–254.
- Crang M. Rhythms of the city. Temporalised space and motion, *Timespace: Geographies of temporality*. Ed. by J. May, N. Thrift. London and New York: Routledge, 2003, pp. 187–207.
- Edwards M., Mackett R.L. Developing new urban public transport systems: an irrational decision-making process, *Transport policy*, 1996, Vol. 3 (4), pp. 225–239.
- Fariias I. Sightseeing buses: cruising, timing and the montage of attractions, *Mobilities*, 2010, Vol. 5 (3), pp. 387–407.
- Mees P. *A very public solution: transport in dispersed city*. Carlton South, Vic.: Melbourne University Press, 2000. 344 p.
- Wardman M. Public Transport: Values of time, *Transport policy*, 2004, Vol. 11, pp. 363–377.